KRONIKA

KRONIKA SPORTOWA.

Wielka Nagroda Ameryki. Rozgrywany co roku na czworokątnym torze autodromu Indianapolis wyścig o Wielką Nagrodę Ameryki, odbył się po raz szesnasty w dniu 30 maja. Startowało 29 współzawodników, z których do celu doszło 22

Bieg odbywał się początkowo przy ładnej pogodzie, jednakże później zaczął padać deszcz, utrudniając niezmiernie jazdę. To też chociaż szybkość rozwinięta w pierwszej części wyścigu przez czołowych współzawodników, biła wszystkie rekordy uzyskane na torze Indianapolis, ostateczne rezultaty zawodów wypadły poniżej poziomu wyczynów rekordowych. Zwycięzcą biegu został nieznany kierowca Ludwik Mayer, który na samochodzie Miller przebył dystans 800 klm. w czasie 5 g. 01 m. 33,5 s., z szybkością średnią 160 klm/g.

Wielka Nagroda Tunisu. Na obwodzie szosowym w Bardo rozegrany został w dniu 3 czerwca wyścig o Wielką Nagrodę Tunisu. Dystans wynosił 321 klm. w 60 okrążeniach toru. Zwyciężył Lehoux na samochodzie Bugatti w czasie 2 g. 39 m. 07 s. z szybkością średnią 121 klm/g.

Wyścigi w Mugello. Klasyczne wyścigi na obwodzie szosowym w Mugello koło Florencji rozegrane zostały w dniu 3 czerwca na dystansie 371 klm Pierwszy przybył do celu Materassi na półtoralitrowym samochodzie Talbot, pokrywając wyznaczoną przestrzeń w czasie 5 g. 14 m. 54 s., z szybkością średnią 71 klm/g. Dalsze miejsca zdobyły maszyny marki Alfa Romeo.

Wielka Nagroda Rzymu. Rozegrane w dniu 10 czerwca na obwodzie szosowym w pobliżu Rzymu wyścigi o Nagrodę Królewską, odniosły wspaniały sukces. Dystans wynosił 396 klm. w 30 okrążeniach toru. Startowało 29 współzawodników najlepszej klasy europejskiej, tak, iż walka była niezmiernie zacięta. Zwycięstwo odniósł doskonały kierowca francuski Chiron na dwulitrowym samochodzie Bugatti, który przebył wyznaczoną przestrzeń w czasie 3 g. 05 m. 48 s. z szybkością średnią 126,5 klm/g. Drugim był Brilli Peri na Bugatti, a trzecim Materassi na Talbot.

Nowe rekordy. Trzej kierowcy angielscy. Chase, Parker i Bland pobili na torze Montlhery w dniach 7 i 8 czerwca, na samochodzie Austin 750 cm³, pięć rekordów międzynarodowych, przebywając: 1000 klm. w 9 g. 45 m. 39,55 s. (102.448 klm/g.), 2000 klm. w 19 g. 03 m. 18,89 s. (104.957 klm/g.), 1000 mil ang. w 15 g. 35 m. 26,30 s. (103,224 klm/g.), w 12 godzin — 1231 klm. 999 m. (102.666 klm./g.) i w 24 godziny — 2534 klm. 913 m (105.621 klm/g.).

Konkurs wytrzymałości w Mans. Najpoważniejszy konkurs wytrzymałości w jeździe dwudziestoczterogodzinnej, który odbywa się co roku na trójkątnym torze szosowym w Le Mans we Francji, rozegrany został po raz szósty w dniach 16 i 17 czerwca. Do startu stanęły 33 samochody, przyczem większość z nich stanowiły wozy zagraniczne. Firmy francuskie reprezentowane były bardzo nieliczne i wyłącznie tylko w klasie lżejszych samochodów.

Walka o pierwsze miejsce toczyła się w ciągu całej doby pomiędzy angielskiemi samochodami Bentley i amerykańską maszyną Stutz, które ciągle sobie wydzierały prowadzenie. Tuż za niemi szła ekipa nieco powolniejszych samochodów Chrysler. Szybkości rozwijania przez czołowych współzawodników były olbrzymie, o czem świadczyć może rekord okrą-

KRONIKA — CIĄG DALSZY

żenia toru, ustanowiony na samochodzie Bentley z szybkością 127 klm/g.

W rezultacie w ciągu dwudziestu cztech godzin jazdy największą przestrzeń pokrył samochód Bentley, który prowadzili kierowcy Barnato i Rubin. Wóz ten przebył dystans 2669 klm. 272 m. z szybkością średnią 111 klm/g., bijąc światowy rekord dwudziestoczterogodzinnej jazdy po szosie. Na drugiem miejscu klasyfikował się samochód Stutz, który przebył 2656 klm. 594 m., a na dalszych miejscach następujące wozy: Chrysler, Chrysler, Bentley, Alvis, B. N. C., Itala, Alvis, Lagonda, Tracta, Lombard, E. H. P., S. A R. A., Tracta i Tracta.

Wyścigi samochodów Bugatti. Słynny fabrykant samochodów sportowych i wyścigowych, Ettore Bugatti z Molsheimu, powziął interesującą myśl zorganizowania wyścigu, przeznaczonego specjalnie dla samochodów jego marki. Projekt ten został zrealizowany i w dniu 27 czerwca odbyły się na szosie w Le Mans wyścigi, w których uczestniczyły wyłącznie samochody Bugatti. Ponieważ konkurs był dostępny dla wszystkich typów samochodów wypuszczonych przez fabrykę Bugatti, przeto, aby osiągnąć równość szans, rozegrano go w formie handicapu. Dystans wynosił 276 klm. w 16 okrążeniach toru. Zwyciężył znany kierowca Dubonnet na półtoralitrowym samochodzie bez kompresora, uzyskując czas 2 g. 13 m. 11 s. z doskonałą szybkością średnią 124,3 klm/g.

Madryt — Paryż — Kopenhaga. Konkurs turystyczny, rozegrany na tym dystansie przyniósł zwycięstwo samochodu Buick w czasie 39 g. 10 m. Drugie miejsce zajął nowy Ford, a dalsze miejsca następujące marki: Talbot, Fiat, Chevrolet, Steyr.

Wielka Nagroda Francji. Po odwołaniu wyścigu o Wielką Nagrodę Francji dla samochodów specjalnych, a następnie po odwołaniu wyścigu o Nagrodę Komisji Sportowej Automobilklubu Francji, wyścig o Grand Prix zdecydowano urządzić jako zawody dostępne dla samochodów sportowych. Pod tą postacią konkurs rozegrał się w dniu 1 lipca na obwodzie szosowym w Comminges. Z 50 zapisanych samochodów do startu stanęło tylko 28.

Ponieważ do wyścigu dopuszczone zostały samochody wszelkich kategorji, przeto składał się on z przedbiegów dla maszyn jednej klasy i z finału dla wozów zakwalifikowanych z przedbiegów. Finał rozegrany został pod postacią handicapu.

Przedbiegi, rozegrane na dystansie 263 klm. w 10 okrążeniach toru, wygrali: Brisson na Stutz w kategorji powyżej 3000 cm³, Drouet na Bugatti w kat. do 3000 cm³, Sabipa na Bugatti w kat. 1500 cm³ i Casse na Salmson w kat. 1100 cm³.

W biegu małych samochodów o pojemności 750 cm³, które nie konkurowały w finale, zwyciężył Rovin na maszynie własnej konstrukcji w czasie 3 g. 07 m. 29 s. z szybkością średnią 84 klm/g.

Finał rozegrany również na przestrzeni 263 klm., przyniósł zwycięstwo doskonałego kierowcy Williamsa na dwulitrowym samochodzie Bugatti, który, aczkolwiek startował scratch, potrafił odrobić różnicę czasu i pierwszy minął celownik w czasie 2 g. 27 m. 40,8 s., rozwijając rzeczywistą szybkość średnią 136,5 klm/g. Dalsze miejsca zajęły marki: Salmson, Stutz, Lombard i Chrysler.

Wyścigi w Cremonie. Na obwodzie szosowym w Cremonie zorganizowane zostały w dniu 24 czerwca wyścigi, w których osiągnięto fenomenalne szybkości średnie. Zwycięzca, Arcangeli na samochodzie Talbot, przebył dystans 322 klm. w czasie 1 g. 58 m. 27 s., rozwijając średnią szybkość 163 klm/g. Podczas wyścigu mierzone były czasu na dziesięciu kilo-

KRONIKA — CIĄG DALSZY

metrach w linji prostej. Największą szybkość na tym odcinku wykazał Campari na Alfa Romeo, bijąc rekord światowy w czasie 2 m. 45 s. z szybkością 218 klm/g. Tenże sam kierowca zrobił najlepsze okrążenie dnia z szybkością 175 klm/g. Byłby on przypuszczalnie wygrał wyścig, jednak wycofał się w ostatniem okrążeniu. Ten sam los spotkał 15 innych konkurentów, co, wobec 19 maszyn startujących, świadczy najlepiej o trudności konkursu.

Wielka Nagroda Rzymu dla samochodów turystycznych rozegrana została w dniach 16 i 17 czerwca, jako dwudziestogodzinny konkurs wytrzymałości Zwyciężył samochód Bugatti, prowadzony na zmianę przez kierowców Minoia i Foresti, który przebył dystans 1994 klm. z szybkością średnią blisko 100 klm/g.

KRONIKA MOTOCYKLOWA.

Angielskie „Tourist Trophy". Najklasyczniejsze zawody motocyklowe świata, angielskie Tourist Trophy, rozegrane zostały między 4 i 8 czerwca na obwodzie szosowym, położonym na wyspie Man W dniu 4 czerwca odbył się wyścig Juniorów, dostępny dla motocykli o pojemności 350 cm³, 6 czerwca — wyścig lekkich motocykli o pojemności 250 cm³ i nakoniec 8 czerwca — wyścig Seniorów, dla motocykli 500 cm³. Dystans dla wszystkich kategorji wynosił 426 klm. w 7 okrążeniach toru.

W biegu Juniorów pierwszy przybył do celu znany jeździec Bennet na motocyklu Velocette, uzyskując rekordowy czas 3 g. 50 m. 51 s., z fenomenalną szybkością średnią 110 klm/g. Drugim był Willis na Velocette, a trzecim Twemow na Dot.

Wyścig lekkich motocykli wygrał Longmann na maszynie O. K. Supreme w czasie 4 g. 11 m. 59 s., z szybkością średnią 101 klm. Dalsze miejsca zajęli: Barrow na Royal Enfield i Twemlow na Dot.

Nakoniec w wyścigu Seniorów, który rozegrany został przy bardzo niesprzyjającej pogodzie, zwyciężył Dodson na motocyklu Sunbeam w czasie 4 g. 11 m. 40 s. z szybkością średnią 101 klm/g. Na dalszych miejscach przybyli: Rowley na A. J. S., Hatch na Scott, Smith na Rudge Whitworth, Woods na Norton i Mellors na Norton.



Nowe rekordy. Na torze Montlhery, Lovinfosse na motocyklu z wózkiem F. N. 600 cm³ pobił dwa rekordy światowe, przebywając 5 klm. w czasie 2 m. 01,6 s. (148.026 klm/g.) i 5 mil ang. w 3 m. 16,6 s. (147.344 klm/g.).

Kierowca Hawkes na cyclecarze M. E. B. 500 cm³ pobił na torze Montlhery w dniu 8 czerwca cztery rekordy międzynarodowe, przebywając 5 klm. w czasie 2 m. 29,4 s. (120.481 klm/g.), 5 mil ang. w 3 m. 58 s. (121,714 klm/g.), 10 klm. w 5 m. 04,6 s. (118.187 klm/g.) i 10 mil ang. w 8 m. 02,4 s. (120.100 klm/g.).

Doroczne wyścigi 200-milowe rozegrane na torze Brookland w dniu 23 czerwca wygrał słynny jeździec Le Vacla na motocyklu New Hudson 500 cm³. W innych kategorjach zwyciężyli: Philips na Grindlay Peerless 350 cm³ i Staniland na Excelsior 250 cm³.

Wielka Nagroda Francji. Wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Francji rozegrane zostały w dniu 30 czerwca na szosie koło Bordeaux. Przyniosły one jeneralne zwycięstwo jeźdźców angielskich. I tak w kat. 500 cm³ pierwszy przybył do celu Woods na Norton, pokrywając przestrzeń 328 klm. w 3 g. 00 m. 50.2 s. z szybkością średnią 109 klm/g. W kategorji 250 cm³ zwyciężył Crabtree na Excelsior, wykazując na przestrzeni 271 klm. czas 2 g. 52 m. 03.2 s. z szybkością średnią 94 klm/g. Jedynie tylko w kategorji 175 cm³ wygrał francuski jeździec Jolly na Alcyon, przebywając dystans 246 klm. w czasie 2 g. 49 m. 02.4 s. z szybkością średnią 87 klm/g.

RÓŻNE

Filja fabryki „Scintilla" w Polsce. Z pewnego źródła dowiadujemy się, iż w ostatnich dniach bawił w Warszawie p. J. Schnyder dyrektor generalny fabryki powszechnie znanych magnet lotniczych i samochodowych Scintilla, w Solurze.

Celem pobytu p. S. była sprawa założenia w Warszawie filji powyższej fabryki. Odnośne pertraktacje zostały pomyślnie zakończone i wkrótce powstanie w Warszawie nowa placówka pod firmą „SCINTILLA" Sp. z o. o., której celem będzie sprzedaż, montaż i reparacja magnet i aparatów instalacji elektrycznych „Scintilla".

Chrysler-Dodge. Jak donoszą z Ameryki, znany przemysłowiec Walter P. Chrysler zakupił zakłady Dodge, stwarzając w ten sposób koncern z kapitałem 11.5 miljarda dolarów, który stanowić będzie groźną konkurencję dla Forda i General Motors.


TATRA

II RAID MOTOCYKLOWY P. K. M. WARSZAWA



Przed punktem kontrol. w Wyszkowie.

Dnia 8 lipca b. r. odbył się II Rajd Motocyklowy P. K. M. dokoła Województwa Warszawskiego. Trasa rajdu biegła przez Nadarzyn, Mszczonów, Żyrardów, Sochaczew, Wyszogród, Zakroczym, Modlin, Serock, Wyszków, Radzymin, Warszawa ogółem 259 klm. Start, meta na moście ks. Józefa Poniatowskiego. Do startu stanęło 12 maszyn. Startowały maszyny w kat. 500 cm³ i wyżej. Przeważnie widzieliśmy maszyny angielskie. W szczególności po raz pierwszy startował „Matchless" dotychczas niewidziany na konkursach motocyklowych w Warszawie. Zwracał na siebie uwagę Indyan-Scout 45 najnowszy model. Start odbył się w kolejności numerów startowych co 2 minuty. Punkty kontrolne były w Mszczonowie, Wyszogrodzie i pod Modlinem. Na metę przybył pierwszy p. Hryniewiecki, uzyskując 12 p. dodatnich. Z tą samą ilością punktów dodatnich przybyli pp. Rogoziński i Rychter, wszyscy z pasażerami na bagażnikach.

Po skwalifikowaniu zawodników otrzymano następujące wyniki, które podajemy na tabeli:

Wyniki rajdu wypadły dobrze. Wykazują że mamy wielu dobrych motocyklistów wybijających się na czoło, wystarczy stwierdzić, że trzech jednocześnie zawodników uzyskało identyczne wyniki otrzymując równorzędnie trzy pierwsze nagrody. Ilość maszyn startujących była niewielka. Pogoda sprzyjała uczestnikom rajdu. Wypadków nie zanotowano.

A. K.

TABELA WYNIKÓW RAIDU

№№ Start.	Marka motocykla	Litraż cm.³	Nazwisko zawodnik.	Punkty dodatn.	Uwagi
10	Matchless	990	Hryniewiecki	12	ukończyli rajd bez punktów karnych
19	Indian	745	Rogoziński	12	
15	Triumph	500	Rychter	12	
16	Harley Dawidson	999	Lambert	9	
7	A. J. S.	498	Jakubowski	7	
14	B. S. A.	493	Heryng	— 20	
4	Harley Dawidson	999	Kossakowski	— 23	
3	Triumph	550	Worledge	— 55	
6	Harley Dawidson	999	Zbrożek	— 58	
22	F. N.	750	Tyczyński	—154	niekfalifikowany
21	Sunbeam	500	Hajwola		



A154



ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE

do samochodów wszelkich typów i silników lotniczych.

F. & S.

Wyrabia pięć rozmaitych typów łożysk obrotowych, które znajdują zastosowanie w budowie samochodów.

Łożyska kulkowe promienne
Łożyska kulkowe oporowe
Łożyska kulkowe cylindryczne
Łożyska rolkowe skośne
Łożyska rolkowe spiralne

Wszystkie powyższe typy łożysk obrotowych odznaczają się wysokim gatunkiem i precyzyjnością wykonia właściwą wszystkim wyrobom

Fichtel & Sachs





W przeszło 30 punktach każdego samochodu znajdują zastosowanie łożyska i odpowiedni dobór tvchże ma pierwszorzędny wpływ na jego wydajność: zmniejszają straty na mocy silnika, zmniejszają zużycie smarów, zwiększają pewność całego mechanizmu, umozliwiają osiągnięcie spokojnego i cichego biegu.

Łożyska obrotowe F. & S. są od 30 lat używane przez najważniesze fabryki samochodów. W tym okresie czasu przeszło

83 MILJONY ŁOŻYSK F. & S.

zostało zmontowane w samochodach, silnikach, maszynach i t. p.

FABRYKA PRECYZYJNYCH ŁOŻYSK KULKOWYCH I ROLKOWYCH

Fichtel & Sachs

SCHWEINFURT n/MENEM

Wyłączne zastępstwo na Polskę

DOM HANDLOWO-KOMISOWY

SP. AKC. „SAIR" SP. AKC.

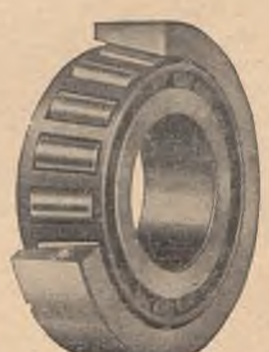
WARSZAWA

PLAC ŻELAZNEJ BRAMY 2

ODDZIAŁY: LWÓW, KATOWICE, POZNAŃ



C9







RÓŻNE

DO CZEGO SŁUŻĄ STARE OPONY?

Stare opony samochodowe, uważane przez automobilistów za przedmiot prawie bezużyteczny, znajdują szerokie zastosowanie w Meksyku i w Grecji, gdzie są używane jako obuwie przez biedniejsze klasy ludności. W ciągu ostatnich czterech lat zapotrzebowanie na stare opony powiększa się w Grecji z roku na rok i obecnie przynajmniej 50.000 sztuk starych opon importuje się rocznie przez port w Salonikach. Meksyk zużywa prawdopodobnie tyleż samo opon lub więcej, z tą tylko różnicą, że dzięki bardziej rozwiniętemu automobilizmowi, nie potrzebuje tych opon sprowadzać z zagranicy.

Stare opony są szczególnie poszukiwane przez szewców, wyrabiających obuwie dla wieśniaków w Macedonji i Tracji. Dawniej chłopi tych okolic nosili rodzaj kierpców skórzanych, lecz obecnie noszą prawie wyłącznie gumowe, które okazały się trwalsze i noszą się od 8 do 12 miesięcy. Kierpce ze starych opon sprzedawane są po 40 — 50 drachm, to znaczy około pięciu złotych za parę, a z jednej starej opony daje się zrobić trzy pary.

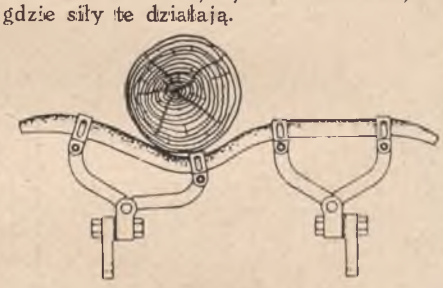
Miejscowi właściciele samochodów zużywają opony do tego stopnia, że się one nie nadają do wyrobu obuwia, a nawet część starych opon, jakie są do Grecji sprowadzane, mianowicie jakieś 15% biorą miejscowi kierowcy do użytku na samochody i jeżdżą na nich jeszcze 3 do 5 tygodni.

Obecnie stare opony są sprowadzane przeważnie z Francji. Opony na płótnie są wyżej cenione od sznurowych, opony nabijane nitami nie znajdują wcale odbiorców. Francuscy eksporterzy sprzedają stare opony po 10—13 franków za sztukę. Cło od tych opon wynosi 35—40 drachm od sztuki. (Commerce Reports).

NOWE ZDERZAKI SAMOCHODOWE

Dotychczasowe zderzaki samochodowe, instalowane na samochodach, pochodzące z wzorów amerykańskich, produkowane były z materjałów sztywnych. Jeden z niemieckich inżynierów, Schleiff, dokonał ostatnio szeregu prób ze skonstruowanym przez siebie zderzakiem i — jeśli wierzyć prasie niemieckiej — próby te są rzeczywiście rewelacyjne.

Zderzak jest to właściwe lana okrągła rura gumowa, umocowana do samochodu przy pomocy dwu dwuramiennych uchwytów. Uchwyty są ruchome i poddają się wraz z uderzeniem siłom, uderzenie to wywołującym. Odporność gumy jest tak wielka, iż siłom zderzenia poddaje się ona minimalnie i jedynie w tem miejscu, gdzie siły te działają.



Doświadczenia, czynione z nowym tym zderzakiem, wykazały, iż samochód, posuwający się z szybkością 60 klm./godz., najeżdżając na drzewo, nietylko nie doznawał najmniejszych uszkodzeń, lecz wstrząśnienie było o tyle nieznaczne, iż żaden z pasażerów nie odczuwał go bardziej, niż zwykłe wstrząśnienie na wyboju drogowym.

Prasa niemiecka twierdzi, iż patentowany już dziś wynalazek Schleiff'a wywoła przewrót w dziedzinie produkcji zderzaków.

Podajemy Czytelnikom naszym fotografję samochodu, zaopatrzonego w zderzak Schleiff'a w chwili zetknięcia się z drzewem. *(K.)*

MAXIMUM WYGODY ZA UMIARKOWANĄ CENĘ...

Nowy „CLUB SEDAN" Erskine Six, fabrykacji STUDEBAKER'a, sprzedawany po bardzo umiarkowanej cenie, jest maszyną kierowaną z wewnątrz, łączącą w sobie przysłowiowe zalety wozów amerykańskich z najwybitniejszemi cechami samochodów europejskich.
Dzięki tej najnowszej koncepcji, nowy „CLUB SEDAN" Erskine Six jest pierwszym rzeczywiście luksusowym wozem, nadającym się na wszelkie drogi, przy jakiejbądź szybkośsi.
Zużywa mniej paliwa i smarów, niż wszelkie podobne mu wozy, lecz dorównywa sprawnością najwspanialszym samochodom.
Najlepszy dowód. 17-go października 1927 r. wykazał przeciętną szybkość 87 klm. o 47 na godzinę, łącznie z przystankami w ciągu 24-ech godzin.

6 cyl. 9 KM. 100 klm. na godzinę bierze pochyłości 11 /o-owe bez zmiany szybkości biegu.

The Studebaker Corporation of America

SOUTH BEND, Ind. St. Zjedn. A. P.

Składnica dla przedstawicieli: AUTOSALE Co. G. m. b. H., GDAŃSK, Hopfengasse 74

Adres telegraficzny: Autosale Gdańsk

Generalne przedstawicielstwa w Polsce:

WARSZAWA, »Studers« Sp. z ogr. odp., ul. Fredry 4 / ŁÓDZ, Maks Fischer & S-ka, ul. Piotrkowska 177 — Telefon 461 / POZNAŃ, Poznański Auto-Skład, ul. 27-go Grudnia 15 — Telefon 39-09 / LWÓW, Józef Kozłowski, Biuro Hotel Europejski — Telefon Nr. 1036–671 KRAKÓW, S. Żychoń, Plac Szczepański 8 — Telefon Nr. 4275 KATOWICE, Carl Reichmann, ul. Stawowa 5 — Telefon Nr. 253 W. M. GDAŃSK, »Dakla« G. m. b. H., Kohlenmarkt 32 — Telefon 283 84 TCZEW, »Dakla«, Kościuszki 15 RÓWNE (Woł.), Michał Kurlandski, ul. 3-go Maja Nr. 50

STUDEBAKER posiada wszystkie rekordy ameryk. szybkości i wytrzymałości dla wozów seryjnych, bez względu na ich cenę i siłę.



STUDEBAKER

Kilka Specjalnych szczegółów:

Silnik Lycoming 8 cylindrów w jednym rzędzie.

Model 115: $3^{1}/_{4}'' \times 4^{1}/_{2}''$ MK 115

Model 88: $2^{7}/_{8}'' \times 4^{3}/_{4}''$ MK 88

Korbowody z Lynitu
Tłoki Bohnalitowe

Amortyzator Lancastera

Centralne oliwienie podwozia systemu Bijur

Hydrauliczne Amortyzatory systemu Lovejoj

Hydrauliczne rozpierające od Wewnątrz Hamulce Lockheed

Rama podwójna od przodu aż za silnik
Metalowe Wiązania Nadwozia

Kierownica syst. Ross
Lampy 12"

Wiatrochron Mono-Control Typu Brewster

Zamek elektryczny

Wszystkie Przyrządy Kontrolujące na Desce Rozdzielczej łącznie z przyciskiem do Startowania

AUBURN

AUTOMOBILE COMPANY

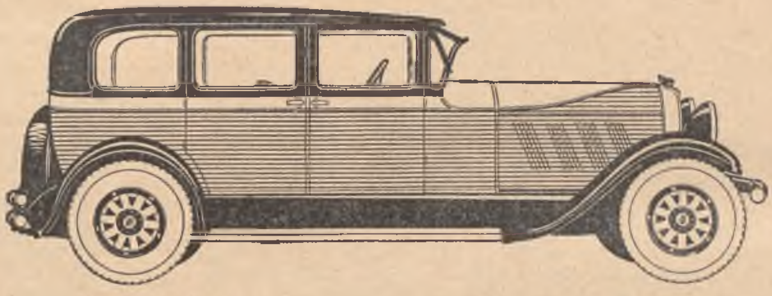
AUBURN, INDIANA U. S. A.

Uznanie jakie samochody AUBURN pozyskały w całym świecie pochodzi z wszechstronnie doskonałego ich działania.

Tysiące automobilistów przechodzą na AUBURN z powodu nie tylko ich szybkości i siły, ale z powodu też ich mocniejszej budowy, wygody, łatwości prowadzenia, luksusowych urządzeń i piękności linij.

SILNIKI Lycoming'a, którym nie mogą dorównać żadne inne tychże wymiarów pod względem wydajności siły w K.M., pozwalają brać najbardziej strome góry z najwyższą szybkością i wychodzić zwycięsko z najcięższych prób na wytrzymałość Błoto, piasek lub najgorsza droga nie stanowią przeszkody dla samochodu AUBURN. Najmniejszy Model 76 rozwija szybkość powyżej 100 klm. a największy Model 115 osiągnął w maju b. r. na próbach w Atlantic City 167 klm. na godzinę i jest jednym z najszybszych seryjnych samochodów w Ameryce.

RAMA jest NAJMOCNIEJSZA ze stosowanych dotąd w jakichkolwiek samochodach i ofiaruje przez to największe bezpieczeństwo. Od przodu aż za silnik rama jest podwójna będąc sama przez się mocniejszą, głębszą, szerszą i wzmocnioną większą ilością wiązań poprzecznych.



HAMULCE wewnętrzne HYDRAULICZNE Lockheda działają na wszystkie cztery koła i są umieszczone w pokrywach zabezpieczających przed błotem i wodą. Hamulce te przedstawiają następujące korzyści: łatwość używania, największe bezpieczeństwo: wszystkie 4 hamulce dają chwyt wspólny jednakowej siły, wymagają mniej zachodu przy utrzymaniu ich w doskonałej sprawności.

SMAROWANIE w samochodach AUBURN jest najdoskonalszego systemu Bijur, centralne momentalne, i całkowite, stosowane tylko w samochodach Rolls-Royce, Packard i AUBURN. System smarowania Bijur wprowadza się w ruch z idealną łatwością jedno lekkie pchnięcie dźwigni przed całodzienną podróżą.

AMORTYZATORY hydrauliczne na wszystkich czterech resorach chronią samochód przed wstrząsnieniami na najgorszych drogach, zwiększając jednocześnie jego trwałość.

PROSIMY wstąpić do naszej sali pokazowej i przekonać się, że każdy samochód AUBURN posiada wyjątkowe zalety.

PROSIMY przejechać się w samochodzie AUBURN i sprawdzić osobiście, czy istotnie odpowiada on wszelkim wymaganiom nawet najsurowszym.

JEŚLI samochód AUBURN po wszystkich próbach nie okaże się lepszym od wszystkich innych jakie kiedykolwiek prowadziliście przedtem, bez względu na ich cenę, nie będziemy nawet namawiali na kupno.

Model 76	Model 88	Model 115
6 cyl. K. M. 65	8 cyl. K. M. 88	8 cyl. K. M. 115

Zapasowe części w komplecie na składzie

Jeneralne zastępstwo na Polskę i m. Gdańsk

NIKTAN

S. Z O. O.

WARSZAWA, ULICA NOWY ŚWIAT Nr. 7, TELEFON Nr. 401-41

W SPRAWIE UDZIAŁU FIRMY TATRA W RAIDZIE AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Firma „Tatra-Auto" jako taka nie brała w tym roku jak i w latach porzednich udziału w Raidzie Międzynarodowym z niżej wymienionych powodów:

1) Fabryka „Zakłady Budowy Samochodów i Wagonów Tatra" przeciążona jest zamówieniami i wyprzedała swoją produkcję na szereg miesięcy naprzód, szczególnie sam. 4 i 6-cio cyl., tak, że nie miała wprost samochodów specjalnych celem wysłania na Raid.

2) „Tatra-Auto" jest zapatrywania, że nie powinny brać udziału w raidzie maszyny na ten cel specjalnie budowane i ze specjalnego materjału, gdyż byłoby wprost smutnem, gdyby nowy wóz pierwszorzędnej jakości nie wytrzymał 3000 klm. Tem większe były sukcesy p. Koziańskiego i p. inż. Rychtera, którzy brali udział w raidzie na swoich używanych maszynach. P. Koziański z 19-ma punktami dodatniemi otrzymał w ogólnej klasyfikacji 12, podczas gdy p. inż. Rychter zajął 13 miejsce wśród wszystkich startujących maszyn.

W przeciwieństwie do innych maszyn 2-cylindrowa „Tatra" była obciążona 4 osobami i bagażem, co stworzyło dalsze trudności odbywania raidu. Wszystko się na to złożyło, by wykazać, iż najstarsze samochody „Tatra" potrafią znieść najgorsze uciążliwości i przeciwności. Maszyna p. Inż. Rychtera jest najstarszym samochodem w Polsce, który przebył 193.000 klm., na którym otrzymał wyżej wspomniany jak również p. Koziański na swoim samochodzie kilka nagród w roku 1927.

P. Inż. Rychter oraz p. Koziański, znani jako pierwszorzędni sportowcy, świetnie zademonstrowali szerokiej publiczności jakość materjału i jakość konstrukcji samochodów „Tatra".

„AUTOLOT"

Nr. 4 popularnego tygodnika ilustrowanego „Autolot", dla automobilistów i lotników, oraz zwolenników motoryzacji, zawiera następujące artykuły: „Odpowiedzialność karna za wypadki", „Ubezpieczenie samochodwo-lotnicze w Polsce i zagranicą", „Nieudała wyprawa Nobilego", „Dobroczyńca lotnika", „O bezpieczeństwie jezdni", obszerną kronikę samochodową i lotniczą, feljetony, sprawozdania z kraju i zagranicy i wiele innych ciekawych wiadomości. Adres red. i adm. Warszawa, Poznańska 22, konto w P. K. O. 16,940.

PRZEGLĄD OBCEGO PIŚMIENNICTWA

SCHMITZ Fr.: Kraftfahrzeuge. Elektrische Ausrüstung. (14 S.) 8⁰ . . . . Rm. —.75
CEXLE Otto: Maschinenkunde in konstruiender Farm f. Automechaniker. Autoschlossser u. Autoreparateurs. (32 Bl. 4⁰ In Umschl. . . . . . „ 3.60
SALZMAN A. M.: Lernt Fliegen. Wie werde ich Flieger. Erschöpfende Auskunst u. Beratg. (80 S. 2 Taf.) kl. 8⁰ . . . . „ 1.50
STEHLIN K.: Skizzen zur Fachkunde für Kraftfahrzeufmechaniker. Tl. 2. Der Motor d. Kraftwagens. (11 lith Taf.) . . . . „ 1.—
HANDBUCH für Kraftfahrer 4 völlig neubearb. u. wesentlich erw. Aufl. (VIII, 258 S.) 8⁰ . Hlw. 5.—
Schweizerischer AUTOMOBIL-KALENDER. Hrsg. von Otto Wagner. (256, 739, VII, XXIV S.) kl. 8⁰. Ausg. 12. . . . . . . Lw. Fr. Sch. 6.—
OLIVER CHARLES E.: Die Technik der Auto-und Kutschenlackierung im Einzel und Massenbetrieb. (250 S.) 4⁰. . . . . Lw. Rm. 20.—
SMITH S. P.: The electric equipment of automobiles. 8⁰. . . . . Sh. 5.—
FROMMER H. G.: Die Entwicklung des Flugzeuges. 1927. (64 S.) 16⁰. . . . . Rm. —.40
HOMANN H.: Modellflugzeug. Anleitg. zum Selbstbau. 4 (32 S.) 8⁰. . . . . „ —.80
JAHRBUCH DER DEUTSCHEN VERSUCHSANSTALT FÜR LUFTFAHRT E. V. eBrlin—Adlershof. (XV, 151 S.) 4⁰. . . . . . . Lw. Rm. 13.—
MOTORLOS IN DEN LÜFTEN. Zsgest von A. Martens. gr. 8⁰. . . . . „ 2.—
HANDBUCH, AUTOMOBILTECHNISCHES. Handb. d. Automobiltechn. Gesellschaft. E. V. Hrsg. von R. Bussien. 12 gänzl. neubearb. Aufl. 1928. (XV, 1415 S.) 8⁰. . . . . Lw. Rm. 30.—
FLUGZEUGTAG, ZWEITER 26 OKTOBER 1926. Achter Hannoverscher Hochschultag der Hannoverschen Hochschulgemeinschaft. (134 S.) 4⁰. . . Rm 6.—
All the Wordl's Aircraft 1927. Compilled and edited by C. G. Grey and L. Leonard Bridgman. Folio, Sh. 42.—
BRDIN R.: L'Eclairage et le Démarrage électriques des automobiles. 66 p. . . . . Fr. 8.—
ILMING O.: Ratgeber für Motorradfahrer. Das Motorrad in Frage u. Antwort (111 S) 2 Tat. kl. 8⁰. Lw. Rm. 3.06
KÖNIG A.: Kraftfahrlehre. Gemeinberst. Lehrb. 11 verb. Aufl. (408 S.) 1 Motorentaf. u. 2 farb. Taf. kl. 8⁰. . . . . Lw. Rm. 4.—
DINGSCHERT Karl: Prüfungsfragen für Kraftfahrer. 29 verb. Aufl. (31 S.) 8⁰. . . . . Rm. 1.—
Vorläufige LEITSATZE für die Prüfung des Betons bei Ausführung von Betonstrassen. (4 S.) 8. . . Rm. —.—
MELZER Franz: Die Buchführung des Automechanikers. Einmonatige Geschäftserzählg. 2 Aufl. bearb. von Emil Urban. (15 S.) 8⁰. . . . . . . Rm. —.42
Vorläufige RICHTLINIEN ZUR Prüfung und Bewertung des Asphaltes als Strassenbaustoff. (4 S.) 8⁰. . . . . „ —20
Vorläufige RICHTLINIEN für die Eingungsprüfung und Wertung der im Teerstrassenbau verwendetten Baustoffe. (8 S.) 8⁰. . . . . „ —.20

SPIS RZECZY

Str.

DZIAŁ WSTĘPNY

DZIAŁ OGÓLNY

DZIAŁ SZKOLNY

DZIAŁ PRZEMYSŁOWO-HANDLOWY

DZIAŁ SPORTOWY

W NASTĘPNYM NUMERZE „DZIAŁ WARSZTATOWY"

WARUNKI PRENUMERATY:

Rocznie . . . . 18 zł.
Półrocznie . . . 9 zł.
Kwartalnie . . . 5 zł.

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto 45.267 (właściciel konta Kazimierz Wallmoden).

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY
MIESIĘCZNIK. REDAKCJA I ADMINISTRACJA WARSZAWA WILCZA 14/25 TEL. 54-99

Nr 7 Lipiec 1928 r. Rok III

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN WYDAWCA: WOJSKOWY KLUB SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY
ADMINISTRACJA (HOŻA 37 M. 27) CZYNNA CODZIENNIE OD GODZINY 18-ej DO 20-ej
TELEFON REDAKCJI I ADMINISTRACJI 245-08. TELEFON OSOBISTY REDAKTORA 54-99



VII MIĘDZYNARODOWY RAID AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Jeżeli w zeszłym roku wypowiedzieliśmy zdanie, że Międzynarodowy Raid A. P. nie był dostateczną próbą użytkowej wartości samochodów, to w tym roku musimy podkreślić cały szereg nowych warunków, wprowadzonych do regulaminu, dzięki którym tegoroczny Raid stał się próbą bezwątpienia bardziej surową, a więc i bardziej miarodajną, nie tylko dla oceny sportowych zalet kierowców, ale przedewszystkiem dla oceny wartości samochodów z punktu widzenia interesów przeciętnego nabywcy.

Przedewszystkiem trasa tegorocznego raidu była dłuższa i obejmowała szereg dróg w gorszym stanie, a nawet kawałki drogi bocznej, po drugie plombowanie głównych organów samochodu, a przedewszystkiem maski silnika, sprawiło, że z punktu widzenia pewności działania, maszyny musiały zdać nielada egzamin. Nie znaczy to, żebyśmy już ten egzamin uważali za dostateczny. Chętnie widzielibyśmy w regulaminie przyszłorocznego raidu powiększenie odcinków dróg bocznych, surowiej przeprowadzoną próbę „złej drogi", która w tym roku się nie udała, no i wreszcie radzibyśmy znaleźć pierwiastek kosztów eksploatacji uwzględniony przy ogólnej klasyfikacji.

* * *

Szczegółowe sprawozdanie kpt. Królikowskiego-Muszkieta, uczestnika Raidu, znajdą Sz. Czytelnicy na str. 19.



W raidzie brały udział dwa samochody „Stetysz" zmontowane w ostatniej chwili przed raidem. Pomimo to obydwa Stetysze przeszły cały raid bardzo ładnie. Na fotografji widzimy p. St Tyszkiewicza i oba wozy „7" i „8".



Fabryczne „Tatry" nie brały udziału w raidzie. Widzieliśmy natomiast „Tatry" prywatne, a przedewszystkiem staruszkę (190.000 km !) Rychtera, która śmiało stanęła do konkurencji z nowiutkiemi maszynami.



Piękny zespół „Steyrów" po chlubnem zakończeniu raidu. — Te prawdziwie rasowe maszyny w każdym szczególe swej budowy zdradzają zdolności konstruktora i wzbudzają zamiłowanie sportowca.

VII Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski

CEL I TRASA RAIDU.

Siódmy z rzędu raid, odbyty w roku bieżącym w dniach 17 — 24 czerwca, był, że się tak wyrażę, ideałem, w porównaniu z raidami ubiegłych lat, jeśli chodzi o cel turystyczny raidów Automobilklubu Polski. Nie należy się dziwić, że raidy tego typu są mało dostępne dla amatorów automobilizmu w szerszem znaczeniu, że raidy tego typu stawiają takie wymagania, iż udział w nich brać mogą tylko ludzie zamożni. Automobilizm jest jeszcze niestety u nas w Polsce sportem zbyt luksusowym, aby mógł mieć szerokie zastosowanie i być dostępnym dla mas mniej zamożnych.

Zresztą małe, czysto sportowe imprezy niech organizują inne kluby krajowe, Automobilklub Polski zaś, jako organizacja naczelna naszego automobilizmu, powinna organizować tylko imprezy wielkie, imprezy dla fabryk samochodowych ponieważ chodzi tutaj nie o doraźny wyczyn sportowy, lecz o wielki przegląd przemysłu samochodowego, konkurującego na rynku polskim.

Z tego względu doroczne raidy Automobilklubu Polski mają i muszą mieć znaczenie ogólnokrajowe, mniej zaś wyłącznie sportowe.

Pozatem, czyż wysiłek człowieka i maszyny, dokonany według warunków raidowych, nie jest najczystszej wody wyczynem sportowym?

Sądzę, że tak. Jeno wysokość kosztów tej przyjemności odgrywa tutaj zbyt wielką rolę, że jak powiadam, na tak znaczny wysiłek finansowy może się zdobyć tylko przemysłowiec, dla reklamy swojego towaru, lub człowiek zamożny, którego stać w obecnym czasie na tak drogą przyjemność.

*

Raid obecny, w swoim programie turystycznym, miał zadanie niezwykle wdzięczne i miłe. Mieliśmy zwiedzić prawie, że wszystkie znane w Polsce zdrojowiska i miejsca wypoczynkowe.

Pierwszy więc zaraz etap raidu prowadził nas z Warszawy przez Jabłonnę, Pułtusk, Łomżę, Grodno do DRUSKIENIK — 372 klm.

Następnego dnia, t. j. 18.VI., aczkolwiek droga nie prowadziła przez miejscowości kuracyjne pod względem reklamowym, to przecież okolice Białowieży, którędy trasa raidu nas wiodła z Druskienik przez Białystok do Kowla i ŁUCKA, w niczem nie ustępowały najbardziej w ozon zaopatrzonym miejscowościom zdrojowym. Tego dnia przejechaliśmy 580 klm.

Trzeci etap z Łucka do JAREMCZA prowadził nas przez Dubno, Brody, Tarnopol, Buczacz, Niżniów, Stanisławów, Nadwórnę i Jabłonicę nad granicą czechosłowacką. Niepotrzebuję zachwalać tych cudnych okolic i miejsca naszego postoju w Jaremczu. Znana to jest miejscowość klimatyczna i kto tam był poraz pierwszy, niechybnie podróż w te okolice powtórzy. Przejechaliśmy 466 klm.

Czwarty etap raidu wytyczył nam drogę przez niemniej piękne okolice, leżące po drodze z Jaremcza do znanego od wielu lat TRUSKAWCA. Jechaliśmy na Kołomyję, KOSSOW, Śniatyń, Zaleszczyki, Borszczów, Czortków, Koropiec, Stanisławów, Kałusz, Stryj i Drohobycz, robiąc w tym dniu 493 klm.

Piątego dnia trasa raidu wiodła nas przez szereg znanych miejscowości klimatycznych a mianowicie: z Truskawca przez Sambor, Sanok, RYMANÓW zdrój, IWONICZ zdrój, Krosno, Jasło, Gorlice i Grybów do znakomitego uzdrojowiska KRYNICY. W tym dniu przejechaliśmy 303 klm.

Szóstego dnia, tak jak w Starym Testamencie, z poprawką o jeden dzień, mieliśmy odpoczynek w Krynicy.

Siódmy dzień raidu, t. j. 23.VI. skierował nasze „kroki" do jeszcze jednej znakomitej miejscowości klimatycznej a mianowicie do BUSKA w ziemi Kieleckiej. Jechaliśmy przez Nowy Sącz, Suchę, wysoką górę KOCIERZ, gdzie się odbył wyścig górski na przestrzeni 2 kilometrów, następnie przez Oświęcim, Mysłowice, Dąbrowę Górniczą, Olkusz, Wolbrom, Miechów i Pińczów. W tym dniu zrobiliśmy 408 klm.

Wreszcie ostatni dzień raidu, 24.VI., oraz ostatni etap tej podróży samochodowej, zakończył się przeprzebyciem drogi z Buska do WARSZAWY po przez Opatów, Sandomierz, Ostrowiec, Wierzbnik, Końskie, Odrzywół, Grójec i Raszyn. Zrobiliśmy tego dnia 356 klm. Etap ten urozmaicony był próbą wytrzymałości pod Stopnicą.

W Raszynie odbył się wyścig płaski z miejsca i ze startu lotnego, na przestrzeni 1 klm, którym została zamknięta historja VII międzynarodowego raidu samochodowego Automobilklubu Polski.

Pogoda niestety była bardzo kapryśna i zmienna, niedopisywała zupełnie. Z wyjątkiem VI i VII etapów, drogę urozmaicał nam rzęsisty deszcz, przemieniający się miejscami w okropną ulewę, która czyniła z ludzi gąbkę pełną wody a z drogi bryję błotnistą, uniemożliwiającą szybką i bezpieczną jazdę.

WARUNKI RAIDU.

Regulamin VII raidu, ułożony przez Komisję Sportową Automobilklubu Polski, opierał się na zasadzie samochodu do użytku turystycznego, po drogach Rzeczypospolitej Polskiej.

W tym duchu opracowane warunki raidu w szczegółach wyglądały jak następuje:

1. Niedopuszczalna zamiana lub reperacja głównych części samochodu podczas jazdy, a nawet podczas postoju. W tym celu oplombowane zostały: głowice silnikowe, pokrywy dyferencjałów i skrzynek przekładniowych, oraz resory, na cały czas trwania raidu.

2. Dozwolona reperacja silnika i całego samochodu na 30 minut przed wyruszeniem z etapu z wyjątkiem wyżej wymienionych głównych części samochodu i bez prawa zapuszczania silnika. Niedozwolona natomiast była najmniejsza reperacja w drodze jak również niewolno było podnieść maski silnika, która na czas przejazdu zostawała oplombowana.

Była więc to próba sprawności maszyny i regularności na cały czas raidu.

3. Następny warunek żądał od maszyn największego wysiłku przy końcu raidu, t. j. po przebyciu przynajmniej 5 etapów. W tym celu, na ostatnich dwuch etapach, odbyły się trzy specjalne próby jazdy uwarunkowane specjalnemi przepisami a mianowicie:

a) próba szybkości górskiej na przestrzeni 2 klm. Maszyny musiały się wykazać zdolnością ciągu pod górę przy stosownej, w zależności od litrażu, szybkości średniej;

b) próba wytrzymałości konstrukcji podwozia, polegająca na przejechaniu 30 klm. złej drogi przy odpowiedniej szybkości, ustalonej dla każdej maszyny stosownie do pojemności cylindrów.

Niezależnie od tej specjalnej próby, na pierwszym etapie raidu maszyny musiały zrobić 26 klm. drogi bocznej-leśnej po piasku, oraz na etapie drugim Druskieniki-Łuck, tąż samą liczbę kilometrów drogi bocznej. Na trzecim etapie zaś, między Łuckiem a Brodami, samochody odbyły drogę na przestrzeni ponad 20 klm, po wyjątkowo ciężkiem błocie. Próba ta miała dać świadectwo przygodności maszyn konkurujących w raidzie na t. z. „polskich" drogach;

c) wreszcie na ostatnim etapie, po zakończeniu raidu, maszyny miały odbyć ostatnią próbę, próbę szybkości (kilometre lancée) ze startu z miejsca i ze startu lotnego. Próby te miały wykazać zdolność silnika do maximalnej szybkości, oraz zdolności przyspieszania.

4. Ostatni wreszcie warunek, to sprawny stan wozu po ukończeniu raidu i wymienionych wyżej prób. Chodziło o to, czy wóz który odbył taką drogę i wypełnił wszystkie warunki, jest jeszcze zdolny do dalszej drogi i do dalszego wysiłku czy też nie i w jakim stopniu.

Oprócz tego było jeszcze jedno zastrzeżenie: sprawności „starteru". Silnik wolno było rozruszać przy rozpoczęciu etapu tylko przy pomocy (starteru) rozrusznika. O ile ten nie działał w ciągu 2 minut, wolno było użyć korby, za co wóz otrzymywał punkty karne. W razie zaś rozruszenia silnika przy pomocy rozrusznika w czasie krótszym niż 20 sekund, wóz otrzymywał 1 punkt dodatni.

Dla określenia dodatnej lub ujemnej danego wozu, ułożony został osobny regulamin kar i nagród w postaci punktów karnych (ujemnych) i punktów dodatnich. Ciekawy ten regulamin opiewał jak niżej:

START: za rozruszenie silnika starterem w ciągu 20 sek. — 1 p. dod.; za rozruszenie silnika korbą — 10 p. kar. O ile rozruszenie silnika trwało dłużej jak 2 minuty, za każdą napoczętą ponad 2 minuty minutę — 1 p. kar.

W DRODZE: za przekroczenie maximalnej szybkości średniej 60 klm/godz. na etapie — 5 p. k.; za każdą minutę opóźnienia na etapie — 1 p. k.

NAPRAWY I REPERACJE: za zerwanie plomby — 3 p. k.; za użycie obcych narzędzi do reperacji — 50 p. k.; za obcą pomoc — 100 p. k.; za każdą nadpoczętą minutę naprawy w czasie drogi — pół p. k.; za dolewanie wody w drodze — 10 p. k.; za naruszenie plomby na głównych częściach samochodu, z wyjątkiem resoru — 100 p. k.

PRÓBY: próba szybkości górskiej: każde 3% przyspieszenia — 1 p. dod., każde 3% opóźnienia — 1 p. k.; próba wytrzymałości: przyspieszenie dopuszczalne jest tylko do 15% od wyznaczonego minimum Za każde 1% przyspieszenia wóz otrzymuje 2 p. dod., za opóźnienia do 10%, za każdy 1% — 1 p. k.; próba szybkości płaskiej: za każde 3% przyspieszenia 1 p. dod., to samo za opóźnienie.

Oprócz tego, przy oględzinach technicznych, za każde uszkodzenie samochodu lub niesprawne działanie hamulców, reflektorów, startera, przewidziane były punkty karne.

Klasyfikacja ogólna następuje dopiero po ustaleniu różnicy punktów karnych z dodatniemi. Maszyny, które uzyskały w ten sposób największą ilość punktów dodatnich mają prawo do nagrody.

Pragnąc więc wypełnić wszystkie przytoczone warunki i przejechać całą trasę raidu bez punktów karnych, każdy kierowca musiał przygotować swoją maszynę ponad wszelkie wymagania i zaopatrzyć się na drogę we wszystkie przybory, którebу mu pozwoliły dokonać reperacji w dozwolonym czasie, własnemi narzędziami. Oprócz tego proszę sobie wyobrazić jak te maszyny, które ukończyły raid bez punktów karnych, były przygotowane do drogi, jeśli w czasie przejazdu 3000 klm karburator nie potrzebował przeczyszczenia, świeca nie potrzebowała zamiany ani też żadna inna część silnika pod maską nie potrzebowała najmniejszej poprawki. Okazuje się więc, że motor

LISTA MASZYN UCZESTNICZĄCYCH W RAIDZIE.

Nr. raidowy	Marka maszyny	Litraż i kategorja	Zespoly	Kierowcy
1	„Steyr"	C. 4.890		G. Zangl
2	„Chysler"	C. 4.775		W. Krzeczkowski
3	„Austro-Daimler"	D. 2.999	Zespół fabryczny	A. Potocki
4	„Austro-Daimler"	D. 2.999		E. Dzierliński
5	„Austro-Daimler"	D. 2.999		H. Liefeldt
6	„Bugatti"	D. 2.992		B. Fruhling
7	„Stetysz"	D. 2.700		St. Tyszkiewicz
8	„Stetysz"	D. 2.700		St. Gorzeński i L. Nowicki
9	„Lancia"	D. 2.570		J. Grabowski
10	„Lancia"	D. 2.570		St. Zawadzki
11	„Bugatti"	D. 2.300		St. Szwarcsztajn
12	„Whippet"	D. 2.150		P. Bitschan
14	„Renault"	D. 2.120		R. Daszkiewicz i W. Karasiewicz
15	„Ansaldo"	E. 1.848		Wł. Starkel
16	„Bugatti"	F. 1.496		T. Winnicki
17	„Steyr"	F. 1.495	Zespół fabryczny	Ch. Betaque
18	„Steyr"	F. 1.495		H. Schönfeld
19	„Steyr"	F. 1.495		W. Żukowski
20	„Steyr"	F. 1.495		Fr. Lünning
21	„Renault"	F. 1.476	Zespół fabryczny	M. Barthes
22	„Renault"	F. 1.476		L. Courtin
23	„Renault"	F. 1.476		Z. Tłuchowski
24	„Tatra"	G. 1.038		W. Rychter
25	„Tatra"	G. 1.038		E. Kuczewski
26	„Tatra"	G. 1.038		T. Koziański
27	„Fiat"	G. 0.990	Zespół fabryczny	C. Iliano
28	„Fiat"	G. 0.990		Z. Rahnenfeld
29	„Fiat"	G. 0.990		W. Perczyński

Oprócz zespołów wymienionych wyżej, pp.: H. Liefeldt, J Grabowski i St. Tyszkiewicz, stanowili zespół klubowy Automobilklubu Polski, a pp.: B. Fruhling, St. Szwarcstajn i T. Winnicki — zespół Krakowskiego Klubu Aut.





Wojsko zawsze i wszędzie służy bezinteresowną choć nie zawsze docenianą pomocą. Od lewej do prawej: kpt. Owczarski, por. Eymont i por. Kacperski.

Na fotografji na prawo—pierwsza kierowczyni na raidach. Automobilklubu Polski pani Lunning na Steyrze.

może być przygotowany do drogi w sposób idealny, a od kierowcy tylko zależy utrzymać go w drodze w odpowiednim porządku.

UCZESTNICY RAIDU.

Na VII międzynarodowy raid Automobilklubu zgłosiło się ogółem 29 maszyn, brało zaś udział w raidzie 28 maszyn, w tym 4 samochody kryte (karetki).

Konkurencja fabryczna w tym raidzie była, jak nigdy, bardzo wielka, która wyraziła się nietylko w licznym udziale firm, lecz również w licznych zespołach, które walczyły o palmę pierwszeństwa dla swoich maszyn.

Główna walka miała się rozegrać między staremi współzawodnikami na polskim rynku: Austrodaimlerami i Fiatami, z któremi poraz drugi do poważnej konkurencji stanęły Steyry, oraz poraz pierwszy Renaulty.

Bugatti, wobec swoich niskich podwozi zgóry były skazane na przegraną w obecnym raidzie. Polskie drogi i błota nie nadają się dla tych rasowych maszyn, względnie maszyny te nie nadają się na polskie drogi.

Szczegółową listę maszyn uczestniczących w raidzie podaliśmy na poprzedniej stronicy.

PRZEBIEG RAIDU

Raid, należy przyznać, był piękny, emocjonujący i wielce pouczający, lecz również obfitujący w tak znaczną ilość wypadków i to poważnych, że w porównaniu z innemi dotychczas odbytemi raidami, trzeba go zaliczyć do najwięcej nieszczęśliwych, względnie do najwięcej... pechowych.

Już bowiem na pierwszym etapie rozpoczęła się serja wypadków.

Gruntownej defloracji... uległy zmiejsca trzy maszyny: „Whippet" niezrównanego Pawła Bitschana, któremu podobno zaszkodził swoim pechowym wyglądem b. kolega szkolny a zarazem przedstawiciel... prasy. „Pech" chciał, że „Whippet" wyrżnął w kamień, czy też kamień wyrżnął „Whippeta", dość, że karter pękł, oliwa wyciekła i maszyna stała się niezdolną do dalszej samodzielnej jazdy.

Drugi wypadek zaszedł z Tadeuszem Winnickim, któremu jego „Bugatti" odmówił posłuszeństwa. Zawór nie funkcjonował. Zmiana zaworu, którego nie było pod ręką, zresztą kara 100 punktów i t. d. skłoniła kierowcę do wycofania się z dalszej konkurencji.

Trzeci poważny wypadek to wytopienie panewek u „Tatry" p. Kuczewskiego. Oczywiście zamiana.. obca pomoc, 100 p. k., spóźnienie na etap — przekreśliło jakiekolwiek szanse tej maszyny, co skłoniło kierowcę do wycofania maszyny z raidu.

Inny wypadek, należący do t. z. nieszczęśliwych, wydarzył się tylko „Renaultowi" Korybut-Daszkiewicza, który wymijając transportowego „Steyra" wpadł do rowu z szybkością 70 klm na godzinę. Skończyło się na oponach. Wypadek ten jednakże zaważył poważnie na dalszej sprawności maszyny.

Inne maszyny etap ten ukończyły szczęśliwie, poza niewielkiemi reperacjami w drodze niektórych, co ze względu na zakaz reperacji, połączone było z punktami karnemi. Ponieważ reperacje takie, ze względu na warunki raidu, mogą być dla niejednego młodego automobilisty wielce pouczające, a zarazem dające obraz przebiegu raidu oraz stopień przygotowania maszyny i kierowcy do tak poważnego wysiłku jakim jest jazda raidowa, przytoczę tutaj wszystkie reperacje, jakie były dokonywane w drodze.

Więc Nr. 24 — Tatra W. Rychtera potrzebowała zmiany dźwigni popychacza. Nie dziwię się temu. Któż rusza na raid, na maszynie, która odbyła już zgóra 190.000 klm, ten na takie niespodzianki winien być zgóry przygotowany.

„Renault" Korybut-Daszkiewicza — przeczyszczanie karburatora, to samo „Renault" Z. Tłuchowskiego. Oprócz tego p. Daszkiewicz miał tak wielki luz w kierownicy, że wypadki, jakie spotykały jego maszynę na każdym prawie etapie, przypisać należy temu defektowi. Jeden ze Stetyszów — czyścił świece, zaś „Ansaldo" p. Starkla wymagało założenia kabla, czego zręczny mechanik dokonał bez podniesienia maski. Wywołało to taką sensację w uczestnikach raidu, że każdy biegł pytać jak to się robi?

Drugi etap z Druskienik do Łucka zakończył się tylko jednym poważnym wypadkiem, t. j. gruntownem rozbiciem „Renaulta" Nr. 23, którym sterował Francuz Léon Courtin. Maszyna mijając w kurzawie inną silniejszą maszynę i pragnąc ją prześcignąć wpadła na konie, przerzuciła jednego z nich przez maszynę, potłukła szpetnie konia, ten znowu kontrolera kpt. Pawlucia, no i sama siadła w głębokim rowie porozbijana i popękana. Tutaj jednak okazało się, że „Renult" tem jest wygodny, iż mając chłodnicę za silnikiem, mało ją naraża na niebezpieczeństwo rozbicia lub uszkodzenia. To też, aczkolwiek z obcą pomocą i ze straszliwą pozycją karnych punktów, maszyna dotarła do Łucka.

Większą reperację miał „Ansaldo", gdyż musiał zmieniać łożyska kół przednich, „Stetysz" Nr. 8 musiał lutować chłodnicę. Zrobił to własnemi siłami, oczywiście było i dolewanie wody. „Renault" p. Daszkiewicza miał poprawkę w skrzynce przekładniowej, a „Renault" 22-gi reperował karburator, również coś tam z pakunkiem w głowicy było niewyraźnie i świece nawalały.

Trzeci etap z Łucka do Jaremcza stał pod znakiem reperacyj dość poważnych, lecz z wypadkami narazie było koniec. Oczywiście z wyjątkiem p. Daszkiewicza, którego „renówka" znowu siadła w rowie i dopiero przy obcej pomocy (czytaj 100 p. k.) wydobyła się na drogę. Był to ten sławny odcinek błota od Dubna do Brodów. Tutaj również tańczyły kankana „Bugatti" p. Früllinga i Szwarcsztajna; siedziała „renówka" Nr. 21 i „ADR" Nr. 4 Dzierlińskiego. Podciągano również hamulce na 14-tce, „Stetysz" dolewał wody, poprawiał hamulec i reperował sygnał. Lecz największej reperacji musiał dokonać „Renault" Nr. 21 Francuza Barthés'a, któremu wskutek zbyt gwałtownego hamowania na zakrętach przekręcił się bęben hamulcowy. Dopiero to była robota. Prawie pięć godzin pracował wytrwały Francuz, lecz własnemi narzędziami i własną pracą defekt poprawił, spóźnił się na etap i 124 p. karne złapał.

Na tym etapie doszła nas maszyna p. Kuczewskiego idąca poza konkursem. Również „Ansaldo" i „Renault" Courtina, odbywały dalszą podróż pozakonkursem. Inne maszyny dotarły do miejsca postoju w zupełnym porządku.

„Pech" prześladował jednak raid dalej. Na etapie czwartym, z Jaremcza do Truskawca, „Lancia" p. Zawadzkiego, pędzona nadmierną szybkością i temperamentem doskonałego zresztą kierowcy, wskutek straszliwego deszczu, oślizgłej drogi, wpada pod Buczaczem na stos kamieni, potem na słup i staje się niezdolną do dalszej drogi. Osada, choć potłuczona i podrapana, lecz wyszła naogół z tego wypadku szczęśliwie.

Kilka innych maszyn miało tylko nieznaczne reperacje: „Stetysz" Nr. 7 zmieniał świece, Nr. 8 czyścił karburator, „Bugatti" Nr. 11 — zakładał spadający kabel.

W Truskawcu dopędził nas Bitschan na swoim „Whippecie" i szedł dalej poza konkursem.

Inne maszyny dochodziły do mety bez punktów karnych.

Następny etap z Truskawca do Krynicy przyniósł nam tylko jeden wypadek zresztą widocznie konieczny. Pan Daszkiewicz siadł znowu w rowie pod Dżurowem. Oczywiście znowu obca pomoc, obce narzędzia, ale widocznie maszyna ta mimo chęci kierowcy uparcie dążyła do ukończenia raidu, gdyż do miejsca postoju przybyła szczęśliwie i następnego dnia ruszyła dalej. Inne maszyny miały pomniejsze wypadki i to nie z winy kierowcy. Tak więc „ADR" p. Potockiego upatrzył sobie kupę kamieni, na którą zresztą bez szkody dla siebie właz i zlazł o własnych siłach Lancia p. Grabowskiego znowu „dotknęła" błotników ADR-a p. Liefelda, gdy się mijali na wąskiej drodze pod Rymanowem. Że to Włoch niecierpi Niemca to wiadomo, ale żeby się aż maszyny z tego powodu kopały, to widzę poraz pierwszy. „Bugatti" — Frühllinga, musiał przymocowywać kable i zmieniać świece. „Stetysze" dolewały wody (Nr. 7), zmieniały świece i tak jak na każdym etapie 8-ka, jakoby z powodu nieczystej benzyny „Polminu", przeczyszczała karburator.

Najgorzej się jednak spisała p. Franciszka Lünning na swoim „Steyrze" Nr. 20, która aż dwie godziny musiała rozruszać swój motor i dopiero z pomocą obcą zdołała go w ruch wprowadzić. Potem zgubiła drogę. Jednem słowem przepadła — 114 karnych punktów jak ulał...

W Krynicy jeden dzień postoju i całkowitego wypoczynku. Niejeden wypoczął, niejeden się jeszcze więcej zmęczył. W każdym razie ruszył z Krynicy dalej i nie oparł się aż dopiero w Busku. Podrodze mieliśmy wyścig górski na Kocierzy, ale o tem niżej. Wypadków nie było. Odbył się tylko pożar „Bugattiego" p. Frühlinga, co spowodowało wycofanie się tej groźnej 8-mio cylindrowej maszyny z konkursu. Ogień się zaczął od karburatora i przeniósł się na zbiornik z benzyną. Buda nadpłonęła, lecz motor podobno ocalał. Pasażerowie też.

Na tym etapie wycofał się również Szwarcsztajn na swoim półwyścigowym „Bugattim", ponieważ jak fama niesie, był bardzo blisko Krakowa skąd pochodzi, a powtóre złamał resor pod Olkuszem. „Stetysz" Nr. 7 dolewał wody. Ten drugi „Tyszkiewicz" natomiast miał ciągłego pecha z karburatorem, którego ciągle czyścił i ciągle w niego dmuchał.

Betakowi na Steyrze Nr. 17 obluzowały się śruby przy rurce oliwnej, a „Renault" Nr. 21 przeczyszczał jakoby gniazda kablowe(?). Inne maszyny jak cacka, tylko trochę zabłocone, przybyły do Buska.

Na siódmym i ostatnim etapie z Buska do Warszawy wypadków ani większych reperacyj nie było. Mieliśmy zato dwie próby: „pseudo-wytrzymałości" i szybkości płaskiej, o czem zresztą niżej.

Reperacje dla porządku podaję: „Stetyszowi" resor przedni nakiwał, „Renault" p. Daszkiewicza potrzebował reperacji przy skrzynce przekładniowej, a Renault Nr. 21 przeczyszczał czy też zakładał nowe świece.

Tyle o reperacjach karalnych. Defekty niekaralne jak gumy wymagały osobnego studjum: zresztą nie wszyscy pp. kontrolerzy notowali defekty „dętkowe". Rekord reperacji gum osiągnął „Chrysler" p. Krzeczkowskiego. Na 5-tym etapie zmontował ich aż 7. Wypadków po trzy i po 4-ry była też znaczna ilość. Dziwna rzecz: „Stetysze" miały najmniejszą ilość defektów gumowych. Widocznie polskie drogi i polskie gwoździe oszczędzały polskiego konstruktora.

Najbiedniejszy przy montowaniu gum był Szwarcsztajn. Jego Bugatti przystosowany do wyścigów, miał opony w ten sposób zmontowane, że dla zdjęcia gumy z koła trzeba było rozśrubować a potem zaśrubować kilkadziesiąt śrubek. Dziękuję... widziałem tę robotę. Katorga, nie przyjemność.

Jak wiadomo, każda maszyna rozpoczynając etap musiała obowiązkowo rozruszyć silnik, elektrycznym rozrusznikiem. Nie zawsze i nie wszystkim się to udawało, mimo, że każdy pragnął zarobić punkt dodatni lub przynajmniej wyjść na zero... albo dwa.

Korby zamiast rozrusznika używali podczas trwania raidu, co kosztowało za każde użycie 10 p. k., następujące maszyny:

„Stetysz" Nr. 7 — jeden raz, „Stetysz" Nr. 8 — 2 razy, „Lancia" J. Grabowskiego — 1 raz, Korybut-Daszkiewicz — 6 razy, panna Lünning — 2 razy, „Tatra" Rychtera — 1 raz, „Tatra" T. Koziańskiego — 2 razy. Inne niewymienione maszyny miały rozruszniki w porządku.

Ot i historja właściwa raidu skończona. Bóle i troski odpadły, a pozostały tylko próby szybkości górskiej i płaskiej, oraz „wytrzymałości", a następnie ocena techniczna, z której każda maszyna wyjdzie albo biała jak śnieg na górach, albo umorusana oceną ekspertów jak córka kominiarza.

Ze swojej strony nadmienić muszę, że mimo braku przygotowania niektórych maszyn do pomyślnego ukończenia raidu, większość samochodów była przygotowana poprostu wzorowo.

Dość wspomnieć o Austro-Daimlerach, które były nawet zaopatrzone w „fartuszki" skórzane dla ochrony chłodnicy przed błotem.

Godnym podkreślenia jest również fakt, że prawdziwą rolę kierowcy od A do Zet pełnili tylko kierowcy samochodów dwuosobowych jak „Steyry" i „Fiaty". Tam kierowca, nie mając mechanika, czyli t. zw. „pajaka" do pomocy, musiał koło maszyny sam wszystko zrobić. Tu leży wyczyn sportowy znacznie większego znaczenia, niż kierowców innych maszyn, gdzie pomocnik zrobił wszystko a „szef" wozu trzymał tylko kierownicę, łapał gwoździe i na etapie szedł spać.

PRÓBY I BADANIA TECHNICZNE.

Tak zwane „próby" w raidach samochodowych Automobilklubu Polski, są to konkursy, w których każda maszyna musi wykazać, w zależności od rodzaju

WYNIKI PRÓB

№ raidowy	Marka samochodu	Próba szybkości górskiej 2 klm.			Próba szybkości płaskiej z miejsca — 1 klm.			Próba szybkości płaskiej start lotny — 1 klm.			Próba wytrzymałości 17 klm.			Badanie techn.
		czas przepisowy	czas osiągnięty	punkty +dod. —karn.	czas przepisowy	czas osiągnięty	punkty +dod. —karn.	czas przepisowy	czas osiągnięty	punkty +dod. —karn.	czas przepisowy	czas osiągnięty	punkty +dod. —kar.	p. kar.
1	„Steyer"	2'40"	2'12,07"	+ 6	51,4"	41,81"	+ 6	34 2"	30.91"	+ 3	21'	16'26"	+ 30	0
2	„Chrysler"	2'40"	2'36,85"	+ ½	51,4"	46,78"	+ 3	34,2"	33,50"	0	„	14'35"	+ 30	— 5
3	„A.-Daimler"	3'9,4"	2'20,74"	+ 8½	62"	46,45"	+ 8½	41,4"	35,2"	+ 5	21'50"	14'53"	+ 30	0
4	„ „	3'9,4"	2'41,10"	+ 5	62"	52,96"	+ 5	41,4"	36,65"	+ 4	„	13'50"	+ 30	0
5	„ „	3'9,4"	2'10,97"	+10½	62"	42,43"	+10½	41,4"	30,4"	+ 9	„	14'15"	+ 30	0
7	„Stetysz"	3'9,4"	5'15,19"	—52	62"	63,64"	— 2½	41,4"	49,18"	— 6	„	16'56"	+ 30	0
8	„	3'9,4"	5'37,92"	—56	62"	68,78"	— 3½	41,4"	49,65"	— 7	„	17'56"	+ 30	— 8
9	„Lancia"	3'9,4"	2'28,47"	+ 7	62"	45,65"	+ 9	41,4"	33,66"	+ 6	„	15'56"	+ 30	0
11	„Bugatti"	3'9,4"	2'12"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	„Whippet"	3'9,4"	3'23"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	„Renault"	3'9,4"	4'38"	—46	62"	60,75	+ 1	41,4"	46,98"	— 4½	„	18'21"	+ 30	— 19
16	„Bugatti"	4'04"	2'29"	—	76,6"	50,68	—	50,7"	36,40"	—	—	—	—	—
17	„Steyer"	„	3'31,85"	+ 4½	„	57,97"	+ 8	„	46,30"	+ 3	24'25"	16'59"	+ 30	0
18	„	„	2'47,7"	+10½	„	51,45"	+11	„	39,26"	+ 7½	„	17'20"	+ 30	0
59	„	„	3'22,42"	+ 5½	„	57,16"	+ 8½	„	43,23"	+ 5	„	17'55"	+ 30	— 15
20	„	„	3'05'15"	+ 8	„	62,34"	+ 6	„	49,22"	+ 1	„	16'03"	+ 30	— 5
21	„Renault"	„	4'33,79"	— 4	„	62,90"	+ 6	„	50,22"	0	„	17'07"	+ 30	— 15
22	„	„	4'57,42"	— 7½	„	65,45"	+ 5	„	51,34"	0	„	17'11"	+ 30	— 100
24	„Tatra"	4'36"	5'31"	— 6½	83,7"	62,20"	+ 4½	55,4"	59,84"	— 2½	26'15"	20'26"	+ 30	0
25	„	„	4'52,68"	—	„	66,11"	—	„	53,80"	—	—	—	—	—
26	„	„	5'10,8"	— 4	„	69,91"	+ 5½	„	56,87"	— 1	„	18'53"	+ 30	0
27	„Fiat"	„	2'43,69"	+13½	„	52,42"	+12½	„	40,97"	+ 8½	„	17'41"	+ 30	0
28	„	„	2'42,17"	+14	„	54,49"	+11½	„	42,54"	+ 7½	„	18'01"	+ 30	0
29	„	„	2'44,71"	+13½	„	52,61"	+12½	„	40,74"	+ 9	„	18'42"	+ 30	0

KLASYFIKACJA OGÓLNA

№ porz.	NAZWISKO KIEROWCY	SAMOCHÓD	№ raidowy	Kategorje	Pojemność cylindrów	PUNKTY Dodatnie	PUNKTY Karne	Suma punktów
1	C. Illiano	Fiat	27	G	0,990	+ 68 ½	— 1	+ 67 ½
2	H. hr. Schönfeld . . .	Steyr	18	F	1,495	+ 65,89		+ 65,89
3	H. Liefeldt	Austro-Daimler	5	D	2,999	+ 65,84		+ 65,84
4	Z. Rahnenfeld	Fiat	28	G	0,990	+ 67	— 2	+ 65
5	W. Perczyński	Fiat	29	G	0,990	+ 69	— 6	+ 63
6	A. hr. Potocki	Austro-Daimler	3	D	2,999	+ 59		+ 59
7	Ch. Betaque	Steyr	17	F	1,495	+ 50,91		+ 50,91
8	E. Dzierlinski	Austro-Daimler	4	D	2,999	+ 50,69		+ 50,69
9	G. Zangl	Steyr	1	C	4,890	+ 51	— 3 ½	+ 47 ½
10	J Grabowski	Lan ia	9	D	2,570	+ 57	— 14	+ 43
11	W. Żukowski	Steyr	19	F	1,495	+ 54	— 16 ½	+ 37 ½
12	T. Koziański	Tatra	26	G	1,038	+ 38 ½	— 10 ½	+ 10 ½
13	W. Rychter	Tatra	24	G	1,038	+ 36 ½	— 59	— 22 ½
14	W. Krzeczkowski . . .	Chrysler	2	C	4,775	+ 38 ½	— 162	— 123 ½
15	St. Gorzeński-Ostroróg i Leon Nowicki . . .	Stetysz	8	D	2,700	+ 31	— 167	— 136
16	Z. Skarbek-Tłuchowski.	Renault	22	F	1,476	+ 39	— 175 ½	— 136 ½
17	St. hr. Tyszkiewicz . .	Stetysz	7	D	2,700	+ 31	— 263 ½	— 232 ½
18	Pani F. Lüning	Steyr	20	F	1,495	+ 48	— 353	— 305
19	M. Barthès.	Renault	21	F	1,476	+ 40	— 452	— 412
20	R. Korybut-Daszkiewicz i W. Karasiewicz . . .	Renault	14	D	2,120	+ 31	— 1045 ½	— 1014 ½

UWAGA: Ukończyli raid poza konkursem W. Starkel — Ausaldo, Nr. rajdowy 15, L. Courtin — Renault Nr. rajdowy 23, E. Kuczewski — Tatra Nr. rajdowy 25.

próby, swoją szybkość, elastyczność, lub też wytrzymałość.

W raidzie, który opisujemy, regulamin przewidywał trzy próby, a właściwie nawet cztery.

„Próba szybkości górskiej", polegająca na przebyciu odcinka drogi długości 2 klm. z rozbiegiem 300 mtr., położonego na zboczach mocno stromej góry Kocież, pod Andrychowem, gdzie każdy samochód miał wyznaczoną minimalną szybkość z jaką przestrzeń tą przebyć musiał. Przyczem za każde 3% przyspieszenia otrzymywał 1 punkt dodatni, za opóźnienie w tym samym stosunku 1 punkt ujemny. Przekroczenie jednak 30% opóźnienia karane było dodatkowo 30 p. k.

„Próba szybkości płaskiej, start z miejsca", na przestrzeni 1 klm. odbyła się na doskonałej drodze pod Raszynem. Warunki takie same jak dla „próby górskiej". 3% przyspieszenia — 1 p. d., odwrotnie — 1 p. k.

„Próba szybkości płaskiej ze startu lotnego", również na przestrzeni 1 klm. Warunki te same. Próba odbyła się również pod Raszynem.

Wreszcie „próba wytrzymałości" miała się odbyć na przestrzeni 30 klm. „złej drogi" przy następujących warunkach: jeśli czas zużyty na odbycie tej próby różnić się będzie od czasu przewidzianego regulaminem raidu. to: zyski do 15% będą liczone jako 2 p. dodatnie za każdy 1%. Zyski przekraczające 15% nie będą uwzględniane. W stosunku do opóźnień, to: opóźnienia do 10% liczone będą jako 2 p. k. za każdy 1% opóźnienia, powyżej 10% liczyć się będzie po 4 p. k. za każdy 1% opóźnienia.

O ile próby szybkości górskiej i płaskiej były już wypróbowane na poprzednich raidach i mają swoje zastosowanie praktyczne, o tyle t. z. „próba wytrzymałości" zaprojektowana poraz pierwszy na VII raidize nie udała się zupełnie i nie przyniosła spodziewanych skutków. Moim zdaniem, próba tego rodzaju dokonywana być winna naprawdę na złej drodze, jeśli się ma nazywać *próbą wytrzymałości*, czyli próbą połamania wozu, lub próby takiej wykonywać wogóle nie należy.

Próba, o której mowa odbyła się pod Stopnicą, na odcinku drogi wcale nie gorszej od drogi na innych odcinkach, na których spotykaliśmy szczególnie w Małopolsce drogi znacznie gorsze, niż odcinek wybrany na „próbę". Pozatem odcinek nie liczył 30 klm. jak mówi regulamin, lecz tylko 17 klm. Oczywiście maszyny na tem skorzystały, ponieważ nie było samochodu, któryby się bez żadnego dla siebie ryzyka nie „odkuł" na tej próbie. Nie było maszyny, któraby nie uzyskała punktów dodatnich. Szybkość średnia na 17 klm. obowiązywała: dla najsilniejszych wozów po 50 klm/godz., dla maszyn od 2 do ltr. — 48 klm/godz., dla „Steyrów" i „Renaultów po 43 klm/godz., dla „Tatr" i „Fiatów" po 40 klm/godz. Wcale więc niezastraszające szybkości.

Badanie techniczne wozów po odbyciu prób polegało na oględzinach samochodu, ocenie braków, uszkodzeń, a przedewszystkiem na stwierdzeniu oplombowania, sprawności hamulców, rozrusznika, biegów, instalacji elektrycznej, resorów i innych części samochodu.

Należy przyznać, że badanie to wypadło naogół dodatnio. Z maszyn, które ukończyły raid w konkursie, tylko jedna Nr. 22 „Renówka" p. Tłuchowskiego miała zerwaną plombę z głowicy.

Inne maszyny złapały punkty karne za pomniejsze braki, a mianowicie:

„Chrysler" Nr. 2 za niedziałanie latrki tylnej.

„Stetysz" Nr. 8 za pęknięcie 2 lag przedniego resoru.

„Renówka" p. Daszkiewicza za rozrusznik, błotniki i za pęknięte pióro resorowe.

„Steyr" p. Żukowskiego miał złamane pióro prawego resoru.

„Steyer" Nr. 20 — brak tylnego światła.

„Renówka" Nr. 21 za błotnik pogięty i urwaną budę. Pozostałe maszyny, jak wyszły tak i przyszły bez defektu.

Wynik więc wspaniały. Byłby oczywiście gorszy, gdyby „próba wytrzymałości" odbyła się istotnie na prawdziwie złej drodze.

Dla zorjentowania czytelnika w różnicach dodatnich i ujemnych jakie każda maszyna osiągnęła na tych próbach, podajemy tablicę ilustrującą wyczyn każdej maszyny.

ZWYCIĘSCY I NAGRODY.

Nad wszelkie spodziewanie zwyciężyły w tym trudnym raidzie w walce pojedyńczej maszyny o małym litrażu, małej wadze i wogóle wozy małe.

Zwyciężyły „Fiaty".

Zawodowy kierowca, Włoch C. ILLIANO, osiągnął największą ilość punktów dodatnich w wyniku ostatecznym i stał się przezto zwycięscą VII międzynarodowego raidu Automobilklubu Polski.

Drugie miejsce zajął „Steyr" — austrjaka H. Schönfelda, który tylko o niewielki ułamek punktu uzyskał II-gie miejsce przed wielokrotnym mistrzem raidów samochodowych H. Liefeldem, zdobywającym miejsce III-cie. Potem idą znowu dwa „Fiaty", z których p. Perczyńskiego zdobył największą ilość punktów dodatnich, bo 69. Osiągnięcie I-go miejsca zepsuły mu punkty karne w ilości 6-ciu.

Pierwsze miejsce w zespołach fabrycznych uzyskały jednakże bezkonkurencyjnie Austro - Daimlery, przychodząc wszystkie trzy bez jakichkolwiek punktów karnych.

Z zespołów klubowych pierwsze miejsce zdobył „team" Automobilklubu Polski w składzie: H. Liefeld, St. Tyszkiewicz i J. Grabowski.

Tablica „Klasyfikacji ogólnej" objaśni czytelnika o kolejności każdego samochodu, oraz o ogólnej ilości punktów dodatnich i karnych, uzyskanych w raidzie.

*

Przez następne dwa dni, po raidzie, pracowały komisje i JURY, które w dniu 19 czerwca na uroczystem zebraniu wszystkich uczestników VII raidu w Automobilklubie Polski ogłosiło protokuł. Po odczytaniu protokułu nastąpiło rozdanie nagród.

Nagrody wyrażały się w cennych puharach srebrnych i w rzeźbach z bronzu wielkiej wartości artystycznej.

Dodać należy, że nagród było dużo i podział ich był tak szczęśliwie dokonany, że zawiedzionych, lub niezadowolonych — nie było.

Henryk Królikowski-Muszkiet.

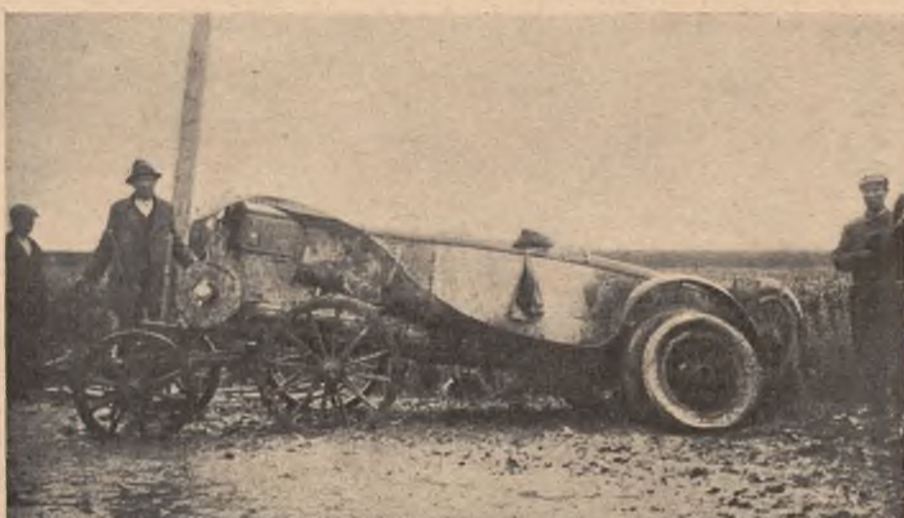
ZAPOWIEDZI.

Dnia 19 sierpnia odbędzie się po raz drugi na szosie do Morskiego Oka wyścig górski zwany „Wyścigiem Tatrzańskim", organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy.

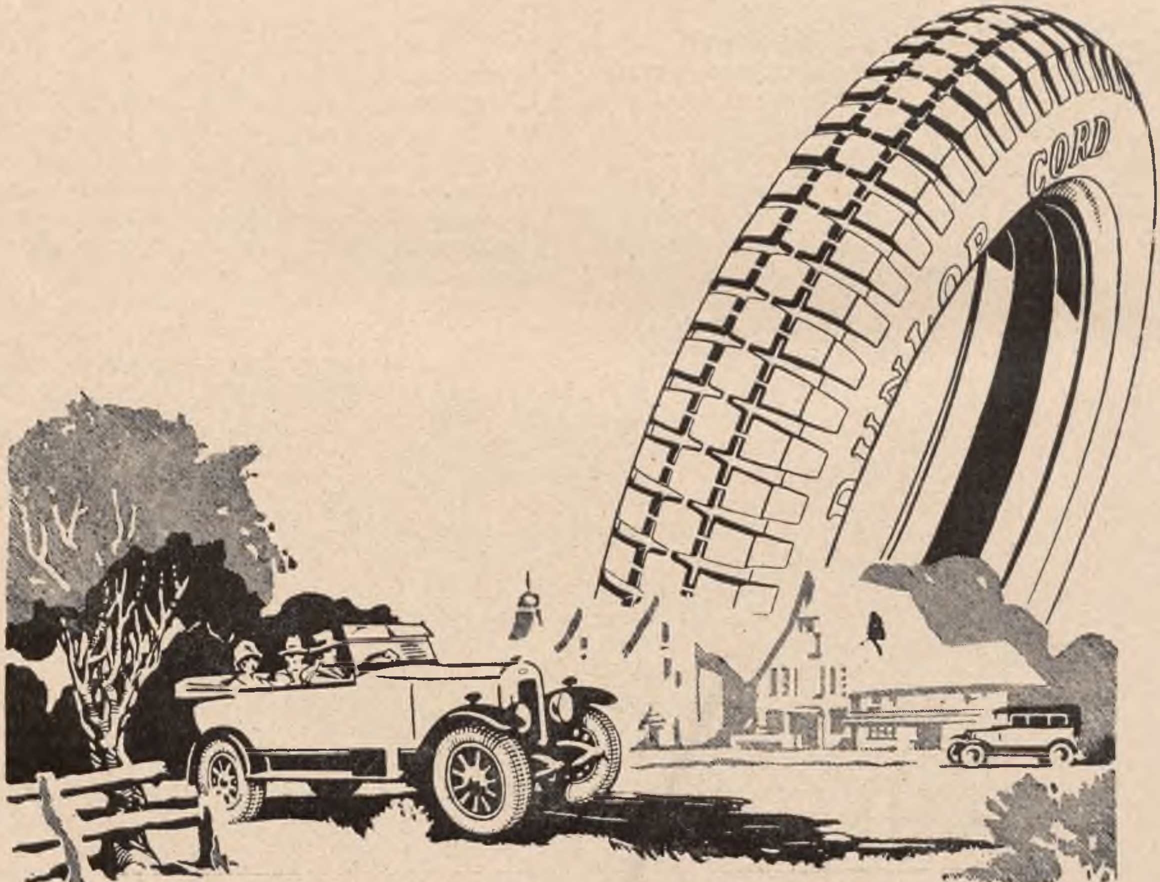
Wyścig ten ze względu na trudny teren i ze względu na mistrzów kierownicy będzie niezwykle ciekawy jako zawody „par exellence" sportowe.

Kto zna zapał, z jakim K. K. A. przygotowuje się do tego wyścigu, ten nie może wątpić we wspaniałe powodzenie imprezy.

Artystycznie i z wielkim nakładem wydany prospekt wyścigu jest zapowiedzią jak będą zorganizowane same zawody.



Tegoroczny raid obfitował w wypadki.


DUNLOP CORD

Okres pierwszych obrotów silnika samochodowego

Pod określeniem tem rozumiem okres „życia" silnika poczynając od chwili zakończenia montażu, aż do chwili uznania go za odpowiedni do oddania do użytku w ręce klijenta.

Okres ten i zakres czynności przemysłowych podczas niego wykonywanych, waha się w bardzo szerokich granicach w zależności od stopnia „arystokratyzmu" silnika, jego przeznaczenia, przyjętych zasad produkcji i zbytu objektów.

Zasadniczo, w okresie tym każdy silnik winien być poddany tak zwanemu docieraniu i próbom kwalifikacyjnym.

Docieranie silnika polega na tem, że silnik po zakończeniu montażu sprzęga się wałem napędowym bądź od transmisji, bądź też od specjalnego motoru elektrycznego, dzięki czemu wszystkie ruchome części silnika wprawiane są w ruch. Cel docierania silników, to wzajemne dopasowanie się (dotarcie się) powierzchni trących się w warunkach ich rzeczywistej współpracy, oraz wykrycie części wadliwie lub zbyt ciasno spasowanych. Zasadniczo sam proces docierania odbywa się w następujący sposób. Z docieranego silnika, w celu oszczędności energji napędowej, wykręca się świece, względnie otwiera się kurki sprężenia. Napełnia się zbiorniki do oleju olejem tak, by obfite olejenie wszystkich części było w zupełności zapewnione. Poczem sprzęga się silnik z napędem, który wprowadza w ruch wał korbowy z szybkością od 600 — 800 obrotów na minutę. Czas procesu docierania zależny jest od wyników jakie podczas tej operacji wykaże silnik. Miarą sprawności mechanizmu silnika są tu: stopień cichości pracy silnika i stopień rozgrzewania się poszczególnych jego części i oleju. Oczywiście, że ujawnienie się wszelkich stuków i zgrzytów podczas tych „pierwszych obrotów silnika" z punktu go dyskwalifikuje do czasu wykrycia i usunięcia powodów tej anormalności w jego pracy. W większości wypadków są to powody błahe, polegające np. na wadliwej regulacji popychaczy zaworów, niedokręceniu jakiejkolwiek śruby zmocowującej i t. p. Defekty takie przeważnie usuwa się na miejscu, nie zdejmując silnika z instalacji do docierania. Ujawnienie się „hałasów bardziej podejrzanych wymaga oczywiście już częściowej lub niekiedy całkowitej rozbiórki silnika, t. j. zdjęcia go z instalacji i odesłania do specjalnej brygady korekcyjnej. O ile pod względem „dźwiękowym" silnik zachowuje się normalnie to nadal o sprawności jego stanu pod względem zupełnego dopasowania się części, sądzimy według stopnia rozgrzewania się.

Normalny przebieg operacji docierania dla silnika normalnego, t. j. z odpowiednio dobranych części, ciasno spasowanego, przebiega jak niżej. W okresie pierwszych 2 — 3 godzin silnik rozgrzewa się b. silnie, za kryterjum służy przeważnie dotyk ręką i stan, względnie temperatura oleju. W okresie tym należy bacznie zwracać uwagę na oliwienie poszczególnych części silnika i dolewać świeżego oleju do bardziej rozgrzanych, tak np. do prowadnic i popychaczy zaworów, cylindrów, karteru i t. d. Za kryterjum dostateczności „dotarcia się silnika" przyjmuje się pewien spadek tej maksymalnej temperatury poszczególnych jego części i ustalenie się jego mniej-więcej w granicach możliwości wytrzymania ręki na danej części. Przeciętnie okres docierania silnika trwa od 3 — 6 godzn, nie rzadko jednak są wypadki, w których okres ten przeciąga się ponad 24 i więcej godzin, zanim np. jakaś panewka wału rozrządczego lub t. p. nie przestanie „gorączkować" i od czasu do czasu charakterystycznym gwizdem dopominać się świeżego zimnego oleju. Okoliczność ta spowodowana jest tem, że jednak pomimo stosowania ścisłych tolerancji wymiarów poszczególnych części i jednakowych metod montażu, różnice w stopniu ciasności spasowania poszczególnych silników są dość znaczne. Różnice te powstają przedewszystkiem na tle wypadkowego doboru poszczególnych części. Np. otwór o maksymalnym otworze, a wałek lub czop o minimalnej średnicy dadzą spasowanie luźniejsze, niż otwór o minimalnym wymiarze z wałkiem o wymiarze maksymalnym. Pozatem sam montaż, t. j. docisk poszczególnych części łączonych, może być silniejszy lub słabszy. Wreszcie anormalne rozgrzewanie się silnika może być również spowodowane przez wykrzywianie się poszczególnych części, które były siłą prostowane po obróbce termicznej. W przeciwieństwie do tej złośliwej, utajonej przyczyny, progresywne rozgrzewanie się silnika, dyskwalifikujące go już podczas tej próby może być spowodowane przyczynami znacznie prostszemi. Np. zatkaniem się przewodów do oleju wiórami, niedostateczną ilością oleju w silniku i w konsekwencji zatarciem niektórych części. Zasadniczo każdy w ten lub w inny sposób defektujący silnik, nie powinien iść dalej, zanim przyczyna anormalności nie zostanie usuniętą. Tolerowane jedynie być może pewne ogólne ciaśniejsze spasowanie, wyrażające się w większem rozgrzewaniu się silnika, nie powodującem jednak ani zacinania się, ani zacierania się części ruchomych.

Urządzenie fabrycznej instalacji do docierania silników przedstawia się jak niżej.

Cały szereg silników napędzany jest tu za pośrednictwem wspólnego wału napędowego od elektromotoru, lub od ogólnej transmisji. Każdy zaś z docieranych silników połączony ze specjalnym wałkiem, napędzanym przez pas, i może być za pośrednictwem specjalnego urządzenia sprzęgany lub wyprzęgany. Dzięki temu urządzeniu ostatnia panewka nie jest anormalnie obciążona; każdy silnik może być niezależnie od innych włączany lub wyłączany. W wypadku zaś zatarcia się któregokolwiek z docieranych silników, następuje samoczynne jego wyłączenie się wskutek spadnięcia pasa.

Zasadę docierania silnika na zimno, t. j. zasadę zupełnego dopasowania sześci ze sobą pracujących już w zmontowanym silniku za pośrednictwem napędzania go od innego źródła energji, uważać należy

za prawidłowszą, tak z punktu widzenia pierwszej kontroli stanu silnika, jak też z punktu stopniowego dopasowania się części z najmniejszem ryzykiem uszkodzenia ich wskutek zatarcia. Sposób ten jednak jest drogim, wymagającym dużo czasu i w wypadku np. znaczniejszej ilości typów produkowanych silników, kłopotliwy jest ze względu na wynikające komplikacje z różnych wymiarów tych silników, co szczególnie utrudnia ich łatwe ustawianie i sprzęganie na stacji do docierania. Ta ostatnia okoliczność szczególnie dotkliwie daje się odczuć w większych warsztatach reparacyjnych dokonywujących t. zw. regeneracje samochodów. Zakłady bowiem tego rodzaju z samego swego założenia muszą być przystosowane do możności operowania jaknajróżnorodniejszemi objektami. Zakres zaś wykonywanych prac jest bardzo zbliżonym do produkcji fabrycznej, z tą jednak różnicą, że granice tolerancji poszczególnych obrabianych części muszą być tu szersze. Silnik, który z dodatnim wynikiem przeszedł operację docierania się, zasadniczo powinien być poddany próbie pracy już o własnych siłach na specjalnej stacji próbnej.

Próba ta ma na celu sprawdzenie czy pod względem mocy i ekonomiczności silnik odpowiada stawianym wymaganiom.

Próba ta dokonuje się na jednym z ogólnie znanych aparatów, służących specjalnie do tego celu. A mianowicie wahającej się dynamo - maszynie, względnie hamulcu hydraulicznym „Froud'a". Oba te aparaty pozwalają na zmianę obciążenia silnika i na mierzenie wielkości momentu obrotowego i ilości obrotów. Pozatem taka stacja próbna posiada zazwyczaj urządzenie pozwalające na dokonywnie ścisłych pomiarów zużycia benzyny, a czasami i urządzenia pozwalające badać i stopień rozgrzewania się silnika podczas pracy. Osiąga się to przez mierzenie temperatury wody (wchodzącej i wychodzącej z silnika) i przy pomocy wodomierza umieszczonego na dopływie lub odpływie wody.

Zasadniczo przebieg prób tego rodzaju odbywa się jak niżej.

Po wmontowaniu silnika na taką stację próbną, próbuje się początkowo elastyczność jego pracy zwiększając parokrotnie ilość obrotów od minimum do maximum. Osiąga się to albo przez manipulację dopływem mieszanki i „zapalaniem" przy nieznacznem średniem obciążeniu silnika, lub odwrotnie, zmieniając przy całkowitym dopływie mieszanki obciążenie silnika od maximum do biegu jałowego. Upewniwszy się tym sposobem, że karburacja, zapalenie, ustawienie i regulacja zaworów jest w należytym porządku, silnik poddaje się właściwej próbie. Próba ta zasadniczo polega na tem, że bada się moc, zużycie benzyny i stopień rozgrzewania się silnika podczas paru jego charakterystycznych regime'ów. Np. przy obrotach niskich, odpowiadających m. w. maxymalnemu momentowi obrotowemu, przy maxymalnej mocy i na 2 — 3 regime'ach pośrednich. Nader pożytecznem jest wykreślać odrazu krzywą mocy i zużycia benzyny. Przy posiadaniu odpowiednich tablic, nie nastręcza to trudności, natomiast charakter otrzymanych krzywych wyraźnie wskazuje na wiarogodność otrzymanych pomiarów, dając objektywną ocenę pracy silnika. W fabrycznej praktyce jednak, wyżej podany przebieg stosowany jest jedynie w wypadkach wykonywania obstalunków specjalnych. Przy próbach dokonywanych „dla siebie", zazwyczaj wystarczającym jest jeden pomiar mocy, przy średnich obrotach, oraz sprawdzenie pracy przy obrotach odpowiadających maximalnej mocy.

Stopień rozgrzewania się silnika określa się przytem przeważnie na dotyk, względnie przez pomiar temperatury oleju w karterze silnika (dopuszczalne m. w. do 90 st. C.). Za kryterjum przy ocenie wyników tych prób, przyjmuje się charakter pracy silnika, jego moc, zużycie benzyny i stopień rozgrzewania się. Jednocześnie sprawdza się szczelność poszczególnych przewodów, połączeń dla wody i oleju. Często bowiem zdarza się, że defekty tego rodzaju ujawniają się dopiero teraz, t. j. przy warunkach pracy, zbliżonych do warunków pracy na samochodzie.

Zasadniczo jest to już ostatnia próba silnika, jako takowego, po której zostaje on albo zakwalifikowany do wmontowania do podwozia, albo zostaje zwrócony do poprawki. Niektóre firmy po dokonaniu próby silnika na hamulcu, niezależnie od otrzymanych wyników, rozbierają go i dopiero, o ile zostanie stwierdzony niewzbudzający wątpliwości stan wszystkich jego części, zmontowują go z powrotem, poddają krótkiej próbie na hamulcu, poczem dopiero trafia on na podwozie. Nie bacząc na to, iż próba na hamulcu jest już ostatnią, nie jest niezbędnem, by podczas niej silnik wskazał już maximum mocy. Nie bacząc bowiem na przebycie operacji docierania i próby na hamulcu, silnik może być jeszcze „ciasny" i dopiero do należytego stopnia dopasowania się poszczególnych części, dojdzie po przebyciu pierwszych paruset kilometrów. Zauważywszy powyższe mimowoli nasuwa się pytanie. Co jest korzystniejszem, czy ciasne pasowanie poszczególnych części, czy też luźniejsze, przy którem silnik nie jest narażony na zatarcie się i prócz tego jest w stanie wykazać maximum mocy? Oczywiście, że pasowanie luźniejsze, przy którem silnik nie jest narażony na zatarcie się i prócz tego odrazu daje pełną moc, — wydaje się lepszem. Byłoby tak w rzeczywistości, gdyby powierzchnie trących się części, np. panewek, tłoków, trzonów zaworów i popychaczy, były rzeczywiście idealnie gładkie. W rzeczywistości nawet t. z. precyzyjnie wykonane części posiadają pewne niedokładności. Np. wgniecenia noża tokarskiego lub gryza, jeżeli do tego dodamy jeszcze nieuniknione niedokładności, wynikłe przy montażu, — to oczywistem będzie, że w pierwszym okresie pracy przyleganie do siebie trących się części całemi powierzchniami będzie bardzo wątpliwem.

Otóż, przy pasowaniu ciasnem wszystkie te niedokładności powierzchni ścierają się w pierwszym okresie pracy silnika, poczem już takie powierzchnie ze startemi nierównościami przylegając do siebie już dużą powierzchnią zachowują dostateczną ciasność pasowania.

Silnik zaś zmontowany z nowych części luźniej (normalnie z punktu widzenia danej chwili) pomimo to, że narazie da wyniki lepsze, jednak zużyje się prędzej. Wynika to stąd, że po starciu się wyżej wspomnianych nierówności powierzchni, powierzchnie te będą teraz już pasować do siebie zbyt luźno, w kon-

sekwencji czego będą miały miejsca drgania i uderzenia, powodujące prędsze zużywanie się części silnika.

Po próbie na hamulcu, jak powiedziane było wyżej, silnik zakwalifikowuje się do ustawienia na podwoziu. Lecz tu w niektórych wypadkach nie kończy się jeszcze jego okres prób. Teraz zostaje on już próbowany wraz z podwoziem, nikiedy na specjalnej stacji próbnej i następnie na drodze.

Próby mają za cel nie tylko sprawdzenie pracy silnika, lecz już całego podwozia. Próby te w zależności od jakości samochodu trwają od paru do paruset klm., zanim wreszcie samochód zostanie uznany za zupełnie pewnym do oddania go w ręce klijenta. Niestety jednak, takie zupełnie pewne samochody dostępne są dla bardzo ograniczonej ilości klijentów, gdyż wskazany wyżej zakres prób oczywiście znacznie podnosi koszt samochodu i dlatego uzasadnionym być może jedynie w zastosowaniu do samochodów droższych, wykonywanych na specjalne zamówienie. W wypadku zaś t. zw. samochodów rynkowych, w których kwestja ceny odgrywa dominującą rolę, nieracjonalnem byłoby przeprowadzenie wszystkich wyżej wyszczególnionych prób w ich szerokim zakresie. W zestawieniu do samochodów tej kategorji, próby te noszą wyłącznie cechy prób kwalifikacyjnych i są zredukowane do minimum. Docieranie często nie jest zupełnie dokonywane, natomiast próba na stacji hamulcowej zamieniona jest próbą (często paro minutową) na stacji próbnej, przyczem w celu oszczędności, silnik zasila się nie benzyną, lecz gazem świetlnym za pośrednictwem specjalnego karburatora.

Próba drogowa redukuje się często do 1 — 2 klm, poczem samochód już może być wydanym klijentowi. Oczywiście zasada taka może być stosowana pod warunkiem ścisłej, ujętej w wązkie normy, tolerancji wymiarów produkcji poszczególnych części i dyscyplinowanego montażu poszczególnych zespołów. Czy system ten jest gorszym od klasycznego sposobu przytoczonego wyżej, powiedzieć trudno. Pozwala on kosztem nieznacznego uszczuplenia pewności działania samochodu w okresie pierwszych paruset klm. jego pracy, obniżyć dość znacznie koszta produkcji przez wyeliminowanie całego szeregu kosztownych operacyj, jakiemi niewątpliwie są wyżej wyszczególnione próby. System ten jest stosowany coraz szerzej przez przemysł amerykański, który dzisiaj śmiało uważać można za pioniera w dziedzinie automobilizmu. Przypuszczać więc można, że pod warunkiem pewnej wyrozumiałości ze strony klijenteli, polegającej głównie na niewymaganiu odrazu maximalnej wydajności od silnika, jest on racjonalniejszym od systemu przeciążonego nadmiarem prób. Dogodniej bowiem jest i dla klijenteli i dla producenta, wyzyskać do pracy produkcyjnej te pierwszych parę godzin „życia" silnika i paręset klm. pracy samochodu, eksploatując go pieczołowiciej w tym pierwszym okresie, niż opłacać koszta próby całej produkcji, w obawie, że pewien procent może posiadać ukryte defekta.

W. Radliński.

Teren doświadczalny General Motors



Wszelkie rodzaje i gatunki dróg znajdujemy na terenie doświadczalnym, który zajmuje powierzchnię 1245 akrów.

Według statystycznych danych artykuły pierwszej potrzeby w Stanach Zjednoczonych ogromnie po wojnie zdrożały — z wyjątkiem samochodów, które są dziś tańsze, niż były przed wojną. Jakość oraz wartość praktyczna samochodu podniosła się prawie trzykrotnie w porównaniu z samochodem z czasów przedwojennych, a cena jego znacznie się obniżyła. Fakt ten tłómaczy się głównie tem, iż samochód dzisiejszy jest rezultatem nagromadzonego w ciągu całego szeregu lat doświadczenia, które pozwala dać lepszą rzecz za tańsze pieniądze.

Przemysł samochodowy należy dzisiaj do kategorji wielkiego przemysłu, lecz żaden z wielkich przemysłów nie rozwinął się do tak olbrzymich rozmiarów, opierając się na podstawie zaledwie kilku zasadniczych faktów, jak przemysł samochodowy. Jeżeli przemysł ten ma rozwijać się w dalszym ciągu w tem samem tempie, to musi posiadać więcej ścisłych danych, dotyczących materjałów, konstrukcji, działania samochodu w różnych okolicznościach, etc. Dane te nie mogą zależeć od przypadku, lub opierać się na domysłach, lecz winny być oparte na faktach i ściśle naukowo zbadane. W celu gromadzenia w ten sposób danych General Motors Corporation, wielki międzynarodowy koncern samochodowy, założył przed czteroma laty t. zw. teren doświadczalny (proving ground), gdzie samochody różnych marek i typów poddawane są ustawicznym próbom.

Teren ten zajmuje obszar 1245 akrów i położony jest w równej odległości od poszczególnych fabryk samochodowych General Motors. Na terenie tym znajdują się wszelkiego rodzaju drogi — od najgorszych do najlepszych. Drogi te idą przez równiny i przez góry; są proste i kręte; asfaltowe, betonowe, równe i wyboiste; suche i błotniste, kamieniste i wysypane żwirem. Na drogach tych znajdują się baseny z wodą, by móc stwierdzić jak zachowuje się samochód w wodzie. Jednem słowem, niema takiej drogi na świecie, jakiej nie możnaby znaleźć na terenie doświadczalnym.

Na terenie tym wzniesiono cały szereg budynków dla inżynierów, robotników oraz cały szereg garaży i stacji obsługi w poszczególnych punktach.

Na terenie doświadczalnym przeprowadzane są stale naukowe badania samochodów w takich warunkach, które pozwalają na przeprowadzenie porównań. Wszystkie wyniki badań, przeprowadzanych pod kierownictwem Komitetu Technicznego, złożonego z inżynierów specjalistów, są bardzo skrupulatnie notowane i na podstawie tych danych sporządzone są wykresy i statystyki. Badania te mają na celu stwierdzenie, jak zachowywać się będzie samochód, skoro zostanie oddany do rąk nabywcy.

Dawniej próby te odbywały się na drogach publicznych i dlatego przeprowadzenie ściśle naukowych badań nie było możliwe, albowiem nie można było dokonać dwóch

prób w warunkach identycznych. Zależało to od mniejszego lub większego ruchu kołowego, od stanu drogi, który b. często się zmieniał, od siły i kierunku wiatru i t. d. Lecz dzisiaj, dzięki istnieniu terenu doświadczalnego, powstanie którego zawdzięczać należy inicjatywie, przedsiębiorczości i funduszom General Motors, charakter przypadkowości został zupełnie wyeliminowany.



Przy pomocy wozu dynamometrycznego badana jest moc samochodu.

Jak się odbywają próby.

Próby samochodów odbywają się cały okrągły rok dniem i nocą, w różnych warunkach atmosferycznych, na różnego rodzaju drogach. Przedewszystkiem poddawane są próbom samochody nowych modeli. Jeśli samochód wytrzyma najcięższe próby z dobrym skutkiem, wówczas przystępuje się do masowej produkcji, z której kilkadziesiąt wozów zatrzymuje się dla dalszych prób. Pozatem, dokonywane są próby z samochodami, pochodzącemi z obcych fabryk, tak, że żaden wynalazek w dziedzinie budowy samochodów nie jest obcy inżynierom General Motors. Jak intensywnie prowadzone są te próby, to widać z następujących cyfr: ilość przebytych mil na terenie doświadczalnym wynosi w ciągu miesiąca 350.000, czyli 4.000.000 mil w ciągu roku.

Każdy samochód, który przybywa na teren doświadczalny, poddawany jest b. ściśle pomiarom. Wszelkie jego specyfikacje są uwzględnione. Każda cząstka motoru, podwozia, jak również i karoserja są bardzo szczegółowo badane, mierzone i notowane tak, że nic nie jest nieznane inżynierom, którzy przeprowadzają doświadczenia. Skoro tylko badania i pomiary zostały ukończone, samochód staje się przedmiotem prób, które dokonywane są w ten sposób, jak gdyby samochód znajdował się w rękach właściciela. Po pierwszem stadjum próby, kiedy samochód przebył 2000 mil, następuje drugie stadjum, które polega na rozebraniu i poddaniu szczegółowym pomiarom wszystkich części, poczem samochód znów wraca na drogi terenu doświadczalnego.

Ogólna liczba prób składa się z 136 doświadczeń, które obejmują liczne badania wydajności, wytrzymałości, komfortu i wyglądu zewnętrznego. Każda z tych prób odbywa się w ściśle określonych warunkach, a wyniki podlegają bardzo skrupulatnemu i metodycznemu rejestrowaniu. N. p. do mierzenia szybkości używany jest specjalny aparat. Wzrastanie i zmniejszanie się szybkości, zużycie paliwa, działanie hamulców, wysiłek potrzebny do operowania kierownicą etc. są między innemi przedmiotem b. ścisłych prób i badań.

Po przeprowadzeniu tych prób samochód powraca znów na drogi terenu doświadczalnego, gdzie w dalszym ciągu używany jest do jazdy tak, jak gdyby używał go sam właściciel, a więc stosowane jest minimum i maximum szybkości na odpowiednich drogach. Z chwilą gdy licznik pokaże 5000 mil, samochód ponownie staje się objektem całego szeregu badań, wyniki których są b. skrupulatnie notowane. Próby te przeprowadzane są po każdem przebyciu 5000 mil i dopiero po przebyciu 25.000 mil samochód uważany jest jako ostatecznie wypróbowany. *(D. . n..)*



Komitet techniczny, przeglądający wyniki badań.



Szkolenie praktykantów w Zakładach Forda

Oto, co czytamy w tygodniku Ford News w sprawie zawodowego wykształcenia młodzieży:

Jeśli przemysł chce się dalej rozwijać, musi wciągać młodzież do swych szeregów. Zakłady Forda kształcą u siebie praktykantów, ale nie w tem znaczeniu, by zrobić z nich robotników pracujących mechanicznie. Henryk Ford jest rzecznikiem praktycznego wykształcenia, o którem można powiedzieć „nauka władania ręką i rozumem". W ciągu jedenastu ubiegłych lat fordowska szkoła zawodowa działała pod tym hasłem, lecz z rozrostem zakładów szkoła nie była w stanie zaspokoić ogromnego zapotrzebowania wyszkolonych ludzi i Ford musiał przejść w szkoleniu swych przyszłych pracowników na system uczni-praktykantów, zmodernizowany odpowiednio do nowoczesnych wymagań zawodowego wykształcenia.

Nauka przez odbywane praktyki okazała się najlepszą formą praktycznego i użytecznego wykształcenia. Od czasu średniowiecznych cechów do dni dzisiejszych praktyka była jednym z najważniejszych środków wykształcenia chłopca i przygotowania go do spotkania realnych zagadnień życia.

W przemyśle szkoła praktykantów uczy chłopca specjalnego zawodu i jednocześnie daje mu dostateczne wykształcenie ogólne. W zawodach wolnych system praktykowania przetrwał dotychczas. By zostać np. lekarzem student musi odbyć odpowiednią naukę teoretyczną i wtedy, zanim zostanie samodzielnym, musi odbyć określoną praktykę jako asystent.

Szkoły Forda prowadzone są z tą zasadą, że wyszkolenie ręki do pożytecznej pracy jest równie potrzebne, jak rozwijanie umysłowych zdolności jednostki.

Chłopcy z fordowskiej szkoły zawodowej są w specjalnie dogodnych warunkach, bo od chwili wstąpieniu do szkoły mają możność spróbować każdą pracę i poznać do czego mają powołanie.

Po dwóch tygodniach pracy warsztatowej, która odbywa się w najlepszych higienicznych warunkach, przy pomocy nowoczesnych narzędzi następuje tydzień nauki szkolnej tak dobranej, by uczeń mógł zrozumieć zasady pracy warsztatowej i by mógł rozszerzyć zakres swych zainteresowań.

Od chwili wstąpienia do szkoły chłopak otrzymuje pewne wynagrodzenie, które jest mu wypłacane dwa razy na miesiąc i wystarcza na jego utrzymanie.

Jak tylko chłopiec rozpoczyna kurs, musi odrazu pracować starannie, jednocześnie odpowiada za utrzymanie swej pracy i całego otoczenia w czystości i porządku.

Akuratność we wszystkiem co robi, stanowi trzecią naukę, którą musi opanować, a gdy nabierze pewności siebie, przystępuje do opanowania elementu szybkości. Marnotrawstwo materjału, zarówno jak trwonienie czasu to dwie przeszkody do powodzenia zarówno przedsiębiorstwa jak jednostki. Dlatego też uczniowie przyzwyczajani są do roboty tak, by każdy ruch był użyteczny. Prowadzi to do zmniejszenia fizycznego wysiłku i do zwiększenia wydajności.

Aby chłopiec mógł znać nieco i inne zawody, daje mu się możność rozmaitej roboty. Co trzeci tydzień uczniowie spędzają na nauce w klasie, gdzie pod kierownictwem nauczycieli uczą się, nie tylko teorji i praktyki swego zawodu, ale również poznają jego historyczny rozwój. Daje to uczniowi wszelką możność wyboru zawodu, w którym chce się on specjalizować, gdyż otrzymuje ogólne wykształcenie, które ma mu wskazać, w jakim kierunku winien pójść.

Przez cały czas nauki chłopcu daje się odczuć, że winien on dopomagać do udoskonalania pracy, a nie tylko wykonywać, co kto inny wymyślił. Pragnienie nowych odkryć, ulepszanie sposobów i dążenie do lepszych wyników, — oto są przyczyny, które pchają naprzód człowieka do wydania z siebie największego wysiłku i wykonania najlepszej pracy.

Z powodu zakończenia roku szkolnego w Miejskiej Szkole Dokształcającej Samochodowo-Lotniczej

Szkoła Dokształcająca Samochodowo-Lotnicza znana jest naszym czytelnikom. Pisaliśmy o niej dość obszernie w zeszłym roku, przytaczając krótką historję jej rozwoju od jednej klasy, mieszczącej kilkunastu uczniów do 12-tu klas o przeszło czterystu uczących się.

Ostatni rok szkolny wykazał dalszy postęp szkoły, a równocześnie wykazał cały szereg braków, z któremi szkoła walczy. Chcielibyśmy, żeby wszyscy, którzy dążą do rozwoju autobilizmu w Polsce wiedzieli właśnie o tych brakach, bo od rozwoju szkolnictwa zawodowego zależy rzwój dalszy przemysłu.



Kierownik i twórca szkoły pułk. inż. Meyer wręcza dyplomy trzem pierwszym uczniom z klasy samochodowej, lotniczej i mechanicznej. Za stołem władze szkolne i zaproszeni goście z Prezesem Automobilklubu hr. Raczyńskim na czele.

Element, który uczęszcza do dokształcających szkół wieczorowych, to element całkiem specjalny, zupełnie różny od tego, który uczęszcza do szkół dziennych. Chłopiec, który cały dzień pracuje fizycznie, przychodzi do szkoły przemęczony. Wrażliwość jego jest przytępiona zarówno zmęczeniem, jak i całym szeregiem silnych wrażeń, jakich doznaje w fabryce, gdzie panuje zgiełk i hałas. W tych warunkach wykład wypowiedziany zwykłym głosem poprostu nie dociera do świadomości ucznia. Trzeba się uciekać do innych środków, które mogłyby zająć jego uwagę. Niezwykle pomocne są tu wrażenia wzrokowe i zjawiska namacalne. Tablice barwne, wyraźne, kinematograf i zajęcia praktyczne — oto najskuteczniejsze pomoce dla szkoły wieczorowej. Dzięki inicjatywie inż. Paszewskiego i pomocy Centr. Warsztatów Samochodowych szkoła zaopatrzona jest w dość pokaźny komplet tablic zestawionych z głęboką znajomośicą nietylko wykładanego przedmiotu, ale i z równą znajomością słuchaczy, dla których są przeznaczone. Z kinemotografem Szkoła Samochodowo-Lotnicza robiła już pewne doświadczenia. Z braku odpowiednich filmów naukowych, wyświetlano obrazy w czasie przerw i pomimo braku wszelkiej ilustracji dźwiękowej przekonano się, jak silnie absorbowały one uwagę uczniów. Pozostaje trzeci środek, to jest stosowanie zajęć praktycznych i doświadczeń. Jedne i drugie stosowane są w szkole w granicach możliwości, niestety te możliwości są dotychczas nadzwyczaj ograniczone i pomoc zewnętrzna jest tu konieczna. Nie jesteśmy jeszcze w tych warunkach, by jeden zakład przemysłowy mógł wyposażyć szkołę, jak to się dzieje w Ameryce lub w Niemczech, gdzie zakłady Forda, zakłady Boscha lub zakłady Stocka szczycą się prowadzeniem wzorowych szkół zawodowych. My musimy na razie zadowlić się jedną szkołą, która wspólnym wysiłkiem naszych zakładów i organizacyj przemysłowych samochodowych może stanąć na należytym poziomie. Piękny przykład w tym kierunku dał już Automobilklub Polski, fundując w Szkole Dokształcającej Samochodowo-Lotniczej audytorjum im. ś. p. Prezesa A. P. St. Grodzkiego. Przykład ten czeka na naśladowców.

Inną i całkiem odrębną sprawą jest sprawa wykładowców dla szkół dokształcających. Uczniom, którzy sami pracują w fabryce i mają już nie jedno doświadczenie praktyczne, musi wykładać nauczyciel, który też sam pracuje w technice i dla którego zagadnienia nie dzielą się na teoretyczne i praktyczne. Lecz nauczyciel taki przychodzi na wykład równie zmęczony jak uczeń. Tylko zapał i wiara w doniosłość pracy może skłonić inżyniera, po całodziennej warsztatowej pracy do poświęcenia kilku godzin na wykład w szkole.

Inne jeszcze zagadnienie specjalne to sprawa selekcji uczniów. W żadnej szkole chyba, jak w szkole wieczorowej niema tak różnorodnego materjału. Wynikają stąd znowu specjalne trudności dla wykładowcy, ale sprawą tą pragniemy zająć uwagę czytelników innym razem.

K. W.

Dział Przemysłowo-Handlowy

Dział ten ma na celu bliższe zapoznanie Czytelników „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego“ z firmami samochodowemi, ich działalnością przemysłowo-handlową, oraz sposobami produkcji.

TRADYCJA SAMOCHODÓW STUDEBAKER

Sto lat upłynie wkrótce od chwili, gdy John M. Studebaker rozpoczął swą karjerę jako stelmach w niewielkiej kuźni, leżącej na szlaku ciągnących na zachód imigrantów. W owych czasach, gdy nietrwałość wozu oznaczała niemal śmierć dla jego posiadacza, wozy Studebakera zdobyły sobie ogólne uznanie ze względu na swą budowę, zapewniającą doskonałą równowagę. Interes rozwijał się i wreszcie Studebaker przyjął do spółki swych czterech braci. Kuźnia rozrosła się do rozmiarów fabryki, w której wyprodukowane pojazdy cieszyły się niezwykłem wzięciem dzięki licznym zaletom, w ciągu dwóch pokoleń uważane za ostatni wyraz techniki w tej dziedzinie.

Czas płynął, a z nim rozwijały się i doskonaliły środki komunikacji. Ideały jednak i duch postępu, zaszczepiony przez pierwszych pionierów pozostały te same. Przedsiębiorstwo Studebakera utorowało drogę automobilizmowi i samo z fabryki pojazdów przekształciło się w wielkie zakłady przemysłowe, które dziś mają już sławę światową i których samochody zdobyły sobie wszystkie części świata.

Przychylna ocena, z jaką spotykają się samochody Studebaker w szerokich kołach publiczności dzięki swej wysokiej wartości, która przeszła już do tradycji, stanowi najcenniejszą część aktywów firmy Studebaker i jest świadectwem wybitnego charakteru, jakim odznacza się wóz Studebaker.

*

Zalety samochodów Studebaker już dawno nieobce były publiczności polskiej, to też doceniając znaczenie zasilenia rynku polskiego w wozy tej klasy, co Studebaker, p. Leonard Jaroszewski oraz p. Mieczysław Loria, stworzyli spółkę p. f. „Studers“ Sp. z ogr. odp. w Warszawie, która objęła generalne przedstawicielstwo samochodów Studebaker na centralną Polskę i otworzyła salon wystawowy samochodów w Warszawie przy ul. Fredry 4.

Poświęcenie salonu dokonał w dniu 30 czerwca r. b. ksiądz prałat Kwiatkowski, witając w krótkiem przemówieniu nowopowstałą placówkę i widząc w niej jeszcze jeden przyczynek rozwoju automobilizmu w Polsce.

Samochody dostawcze MONOS

Nowoczesne formy życia ekonomicznego, wyrażające się w dążeniu do masowej produkcji w przemyśle, masowej sprzedaży w handlu, silnem współzawodnictwie i dążeniu do usprawnienia obrotu handlowego zmuszają do całkowitego przystosowania wszystkich pomocniczych środków do wymagań dnia dzisiejszego. Zagadnienie odpowiedniego zreorganizowania transportu towarów nabrało w związku z tem cech niezwykle palących, albowiem jest to właśnie dziedzina, w której braki dotychczasowego systemu najbardziej dają się we znaki. Stary konny aparat dostawczy lub posiłkowanie się specjalnemi firmami ekspedycyjnemi nie dawało już oddawna pomyślnych rezultatów, wpływając hamująco na rozwój handlu i przemysłu Rozwijający się przemysł samochodowy usiłował zaradzić tym brakom, tworząc specjalny typ samochodów towarowych, które też szybko wyparły dotychczasowy system transportów konnych. Tem niemniej jednak sprawa dostawy towarów nie znalazła w ten sposób całkowitego rozwiązania. Samochody towarowe, kosztowne w nabyciu i drogie w eksploatacji, znalazły szerokie zastosowanie w masowym transporcie towarów, przy dostawie natomiast drobnych i lżejszych przedmiotów pracowały wysoce nieekonomicznie. Zagadnienie, w jaki sposób należy zorganizować dostawę towarów o małej wadze i objętości poszczególnych sztuk, bez konieczności wielkich inwestycyj jednorazowych i ponoszenia następnie nierentujących się kosztów eksploatacji, znalazło swe rozwiązanie dopiero z chwilą stworzenia typu wozu specjalnie dostawczego, wyposażonego w ostatnie zdobycze techniki samochodowej, z małym ciężarem własnym o dużej ładowności i nośności.

Samochód trzykołowy MONOS, którego niewolno porównywać z żadnemi motocyklami towarowemi, odpowiadający całkowicie tym warunkom, czyni zadość wszystkim wymaganiom, stawianym dla tego typu wozów przez przemysł, handel, rzemiosło i rolnictwo, i stanowi doskonałe rozwiązanie tej ważnej dla rozwoju obrotu towarowego sprawy.

Przemysł i handel w Polsce, w dążeniu do zmodernizowania swych placówek, muszą w najkrótszym czasie usprawnić swój aparat przewozowy, bez którego racjonalnego zorganizowania rozszerzenie wewnętrznego rynku zbytu jest nie do pomyślenia. Bogate doświadczenie innych państw daje możość zastosowania tych środków transportów, które naprawdę okazały się celowe i ekonomiczne. Dla dostawy towarów niemasowych takim idealnym środkiem przewozowym jest samochód dostawczy MONOS, silny, ładowny, tani — dlatego też jest on niezbędny dla każdego kupca i przemysłowca.

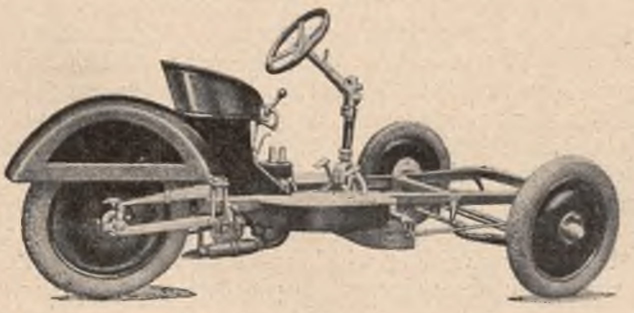
* * *

Samochody MONOS zaopatrzone są w pierwszorzędne silniki angielskie JAP, o mocy 8,5 KM, pojemności cylindrów 350 cm. sześc. Są to silniki zarówno trwałe, jak i oszczędne w eksploatacji: zużycie benzyny wynosi około 5 litrów na 100 kilometrów, a zużycie oliwy zaledwo 0,6 litra na sto km. Gwarantowana nośność samochodów MONOS wynosi 500 kg. oprócz kierowcy. Nadwozia wykonywane są jako skrzynki lub platformy, bądź też jako nadwozia specjalne, których konstrukcja musi być związana z charakterem przewożonych towarów. — Normalny wymiar skrzynki z drzwiczkami z przodu i z podnoszonym dachem wynosi 1500 $\times$ 1200 $\times$ 800 mm.

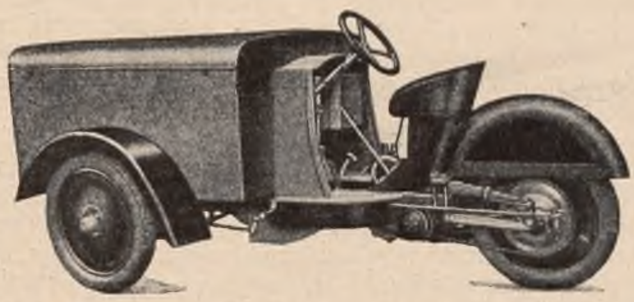
Samochody MONOS posiadają trzy przekładnie naprzód i jedną wstecz i mogą rozwijać szybkość 50 km. na godzinę przy pełnem obciążeniu. Starannie dobrane resory i gumy balonowe zapewniają doskonałe zawieszenie.

* * *

Wyłączne przedstawicielstwo samochodów dostawczych MONOS na Polskę i w. m. Gdańsk posiada firma Leon BREGMAN w Warszawie.



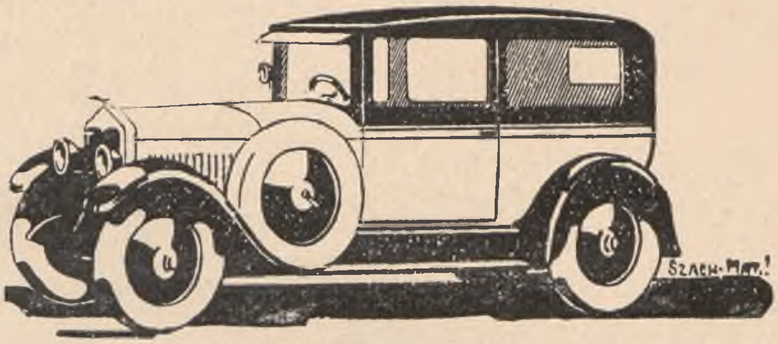
Podwdzie samochodu „Monos".

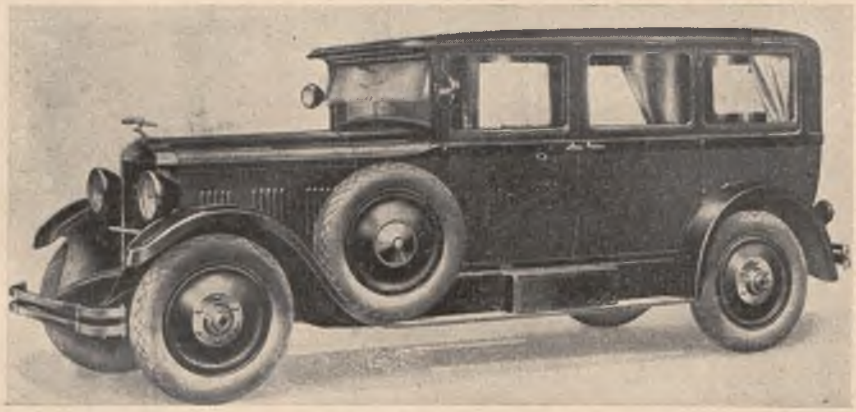


Samochód „Monos" z ksroserją skrzynkową.

PRAGA

Najstarsza w Czechach Fabryka Samochodów





Praga — Mignon $^{13}/_{45}$ KM.

Charakterystycznemi cechami czeskiej produkcji samochodowej są: odwaga i zaufanie do własnych konstrukcyjnych rozwiązań, produkowanie wszystkich, mających zastosowanie typów samochodów, dobór doskonałych materjałów i dążenie do normalizacji, występujące szczególnie wyraźnie w produkcji fabryki PRAGA.

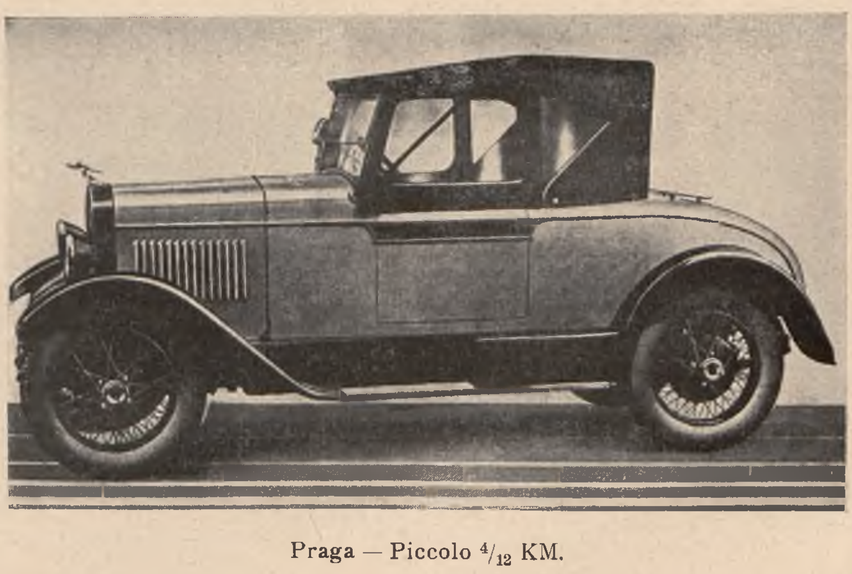
PRAGA produkuje obecnie cztery typy samochodów osobowych. Dwa czterocylindrowe, są to PICCOLO 4/12 KM, ALFA 6/22 KM, jeden sześciocylindrowy MIGNON 13/45 KM i ośmiocylindrowy PRAGA - GRAND 17/60 KM. Do grupy czterocylindrowych zaliczyć jeszcze należy cztery typy samochodów ciężarowych o nośności 1 do 5-ciu ton, których to wobec braku miejsca opisywać nie jesteśmy w stanie.

Oprócz starannie zbadanych, pierwszorzędnych materjałów konstrukcyjnych, które jak powiedzieliśmy charakteryzują wogóle czeską konstrukcję, samochody PRAGA odznaczają się doborem pierwszorzędnych przyrządów pomocniczych i akcesoryj:

Zapalnie we wszystkich typach zapomocą aparatów BOSCHA od akumulatorów i prądnicy.

Wszystkie typy posiadają karburatory ZENITH, przytem zarówno sześciocylindrowy MIGNON jak i ośmiocylindrowy GRAND zaopatrzone są każdy w dwa karburatory celem lepszego i zupełnie równomiernego zasilania cylindrów mieszanką.

Nie będziemy tu z braku miejsca zatrzymywali się nad szczegółami wykonania poszczególnych mechanizmów, w przekonaniu, że będziemy mogli w przyszłości poświęcić oddzielne studjum każdemu z tych ciekawych modeli, — zwrócimy tylko narazie uwagę czytelników na budowę karoserji, która jak wiadomo jest sławą czeskich samochodów i nadaje im trwałość rzeczywiście bezkonkurencyjną. Wszystkie karoserie wykonane są z bardzo starannie wysuszonego drzewa i okładane są blachą. Pierwszorzędne polakierowanie zewnętrzne, wykonane metodą Duco, jest całkowicie odporne na wilgoć i posiada poprostu nieograniczoną trwałość. Wykończenie i obicie wewnętrzne nie jest oczywiście jednakowe i zależy od tego czy karoserja jest otwarta, czy zamknięta, a także od przeznaczenia samochodu. W każdym razie, zarówno przy skromnem wykończeniu małego czterocylindrowego, jak i przy luksusowych ośmiocylindrowych gatunek użytych materjałów jest pierwszorzędny. Zresztą nic łatwiejszego jak się osobiście przekonać, gdyż fabryka PRAGA jest reprezentowana w Warszawie przez Biuro Rolniczo-Techniczne inż. Stanisław Nawakowski, S. z o. o. przy ul. Kredytowej Nr. 4.



Praga — Piccolo $^{4}/_{12}$ KM.



Motocyklem na Tourist-Trophy do Cieszyna

Deszcz leje, jak z cebra. Ale, że postanowienie zapadło, więc wciągamy na siebie skórzane kurty, gumowe płaszcze, do torb ładujemy zmiane bielizny, puhar (nagroda P. Z. M.) i mapnik przewieszany przez ramię i jazda. Matchless pracuje doskonale, moja poduszka na bagażniku zachęcająco uśmiecha się do mnie, więc po zabraniu oliwy i benzyny w parę minut jesteśmy za rogatkami Warszawy. Jedziemy na Mszczonów, lecz człowiek strzela, a Pan Bóg kule nosi: Po godzinie drogi zaczyna się nam coś nie podobać, szosa, jakoś nieznajoma. Obawiamy się, że zmyliliśmy kierunek i zamiast przez Mszczonów, jedziemy przez Grójec. Tak też się i stało. Trasa siłą rzeczy została zmieniona; do Tomaszowa musimy jechać przez Nowe Miasto i Rzeczycę. Deszcz leje coraz silniej. Jedziemy dalej, przejeżdżamy Rzeczycę i ze świetnemi humorami spożywając śniadanie pod jakąś stodołą, obliczamy, że do Tomaszowa niedaleko, a tam będziemy mogli przeczekać deszcz, ewentualnie nawet przenocować. Ale nie sądzonem nam było spokojnie dojechać do upragnionego Tomaszowa. Normalna nasza szosa kończy się. Wjeżdżamy na dziwny gatunek drogi nigdzie chyba nie spotykany. Czujemy, że Matchless zaczyna jakoś skakać i rzucać się na wszystkie strony. Jedziemy po porzecznie ułożnych belkach, lekko przysypanych ziemią. Wzdłuż „szosy" płyną cztery wartkie potoki. Od czasu do czasu Matchless wykonuje gwałtowny skok, czasem zapada w otchłań półmetrową, a stale dokonuje nadzwyczajnych sztuk ekwilibrystycznych wraz z nami i jednak posuwa się naprzód. Co chwila włączamy drugi bieg, lub nawet pierwszy, co chwila zanurzamy się po kostki w wodzie i błocie, żeby utrzymać równowagę maszyny. Ale przyświeca nam nadzieja, że tego dobrego będzie kilometr, może trochę więcej. Lecz nie. Mijamy jakąś wioskę, której nazwa jak na ironję zaczyna się od „Królewskie...". Przygodny chłopek informuje nas, że „tej drogi to będzie jeszcze ze sześć kilometrów" Więc zacisnąwszy zęby, mocujemy się dalej z kulturą i cywilizacją okręgu Tomaszowskiego. Ale, że wszystko ma swój koniec, więc i ta, niezapomniana dla nas droga musiała się skończyć. Przelatujemy obok Spały i wpadamy do Tomaszowa z resztkami benzynyn w baku. Pytamy o hotel. Powiadają nam, że najlepsza tego rodzaju instytucja jest w rynku, a nazywa się Hotel Paryski. Co prawda, paryskiego tam nic nie widzieliśmy ale pokój dla nas, i miejsce dla maszyny (w kurniku!) dostaliśmy. „Pan numerowy", który jest jedyną żywą istotą w hotelu, krząta się koło nas i wypowiada dość zgryźliwe uwagi o pogodzie, motocyklach i tych, którym chce się na podobnym wehikule przenosić z miejsca na miejsce.

Na drugi dzień zbudziliśmy się wcześnie. Po zabraniu benzyny wyjeżdżamy na Piotrków, w którym jesteśmy za kilkanaście minut. Bierzemy oliwę, przy ogólnem zbiegowisku. Robimy zdjęcie i jedziemy dalej. Droga dosyć monotonna, szosa miejscami doskonała (widocznie tylko co poprawiona), miejscami niemożliwa, z dziurami takiemi, że cały motocykl zapada się nieledwie. Obliczamy ilość kilometrów do przebycia i konstatujemy, że przy odrobinie wysiłku zdążymy do Cieszyna przed zachodem słońca. Wogóle do Cieszyna musimy i zdążyć i dojechać, bo wieziemy ze sobą puhar Polskiego Związku Motocyklowego na zawody, które mają się tam odbyć jutro. Więc Matchless dostaje więcej gazu i widocznie, zrozumiawszy jak ważne ma do spełnienia zadanie, a może zachęcony słońcem, które na chwilę pokazało swe upragnione oblicze — rwie naprzód. Dojeżdżamy do Janowa i niebawem wpadamy w przepiękne okolice. Po obydwu stronach szosy las i skały. Widoki nadzwyczajne. Podobno ma to nosić nazwę polskiej Szwajcarji (chyba numer dwa!). W każdym razie konstatujemy że jeśli mielibyśmy zamiar urządzać parki narodwe na wzór Amerykańskich parków nacjonalnych, to w okolicach Janowa możemy łatwo znaleźć pole do popisu. Ale to w przyszłości. Teraz zaś, jeśli ktoś chce odpocząć i fizycznie i moralnie, jeśli ktoś lubi piękną naprawdę przyrodę, to niech pójdzie w nasze ślady, a napewno długo będzie pamiętał własny, polski zakątek o malowniczych i pięknych widokach, dający niezatarte wrażenia.



Przygotowania do drogi.

Natomiast gorąco oczekiwane szosy górnośląskie zawodzą nasze nadzieje Od Będzina (i przed nim) jedziemy po paskudnych kocich łbach, dopiero Sosnowiec, Katowice i nieduży kawałek szosy za Katowicami wprawiają nas w podziw. Matchless rwie po kostce granitowej, najwyższe pragnienie motocyklisty — zdolność „iść z wiatrem w zawody", jest zadowolone. Licznik wykazuje 110!

Jedziemy przez Tychy, Pszczynę, Bielsko. Szosy dość dobre, ale nie zachwycające znowu tak bardzo. Za Bielskiem zaczyna się zjeżdżanie i wjeżdżanie na górki i to coraz większe i coraz stromsze i wreszcie około godziny szóstej wieczór stajemy zabłoceni i zakurzeni, na głównym placu Krlóewskiego miasta Cieszyna. Mamy zgłosić się do kolegi Polańskiego, prezesa tutejszego klubu motocyklowego (A. Z. S. Cieszyn, sekcja motocyklowa). W tym celu pytamy przechodnia o ulicę Miarki. Ale okazuje się, że kolega Polański i wogóle studenterja cieszyńska jest znaną przez wszystkich współobywateli. Pan, którego zapytaliśmy

się, idzie do obok leżącego hotelu „Pod Jeleniem" i za chwilę jesteśmy gośćmi cieszyńskiego klubu.

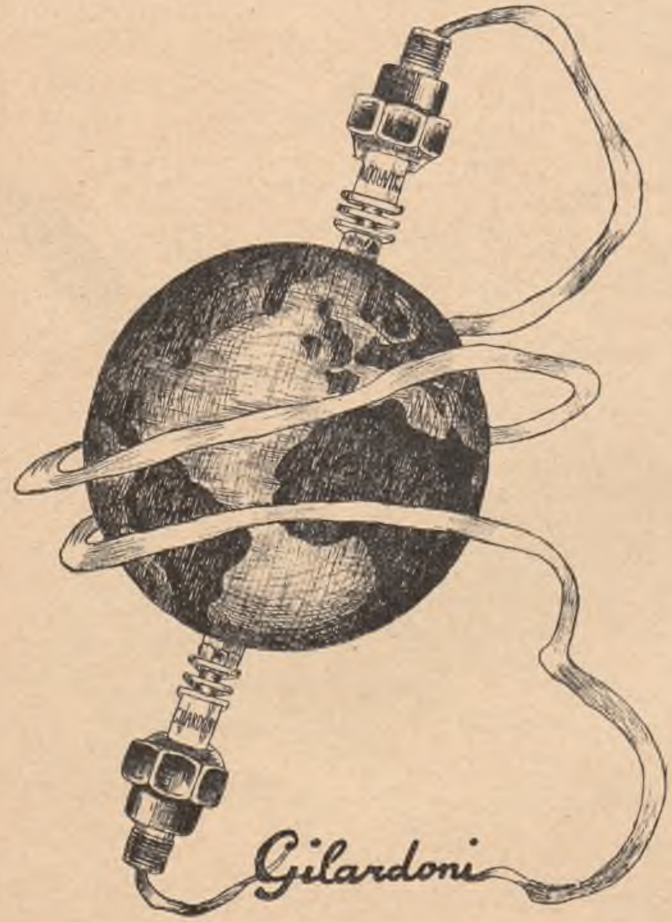
W niedzielę deszcz leje jak z cebra. Co chwila przed naszemi oknami z hukiem i hałasem piekielnym przelatuje jakiś „zawodnik". Moto-Guzzi spieszy wpoprzek placu z kol. Kołaczkowskim, z czerwonym numerem na plecach, parę Arieli z kol. kol. Polańskim i Drygasem (flegma godna podziwu), parę A. J. S., Indjanów (graty), Releight. Rudge, D. K. W. chłodzone wodą etc. Powoli i my wygrzebujemy się z łóżek i włożywszy skórę i gumowe płaszcze, wyłazimy na plac przed hotelem. 13 maszyn (pechowa cyfra) stoi w rząd i moknie na deszczu. Zawodnicy rajcują, dzieląc się na dwa obozy: czy robić touristtrophy, czy też odłożyć do lepszej pogody. Wreszcie odbiór maszyn dokonany, grupa zawodników, która była za zawadami widocznie ciężyła i wszyscy wyruszają na st odległy o cztery klm. od Cieszyna. Jedziemy i my jakimś Steyrem, naładowanym tak, że szpilki weń wetknąć by się nie dało. Godzina dwunasta. Zawody powinny się rozpocząć. Fotograf ustawia zawodników, manipuluje coś koło aparatu i zdawałoby się, że nic już nie stoi na przeszkodzie do rozpoczęcia. Aliści przeszło jeszcze trzy godziny i dopiero zaczęliśmy. Ktoś się obraził, ktoś nie miał osobnego samochodu, żeby przyjechać na start. Główni organizatorzy sami stawali do zawodów, więc organizacja, powiedzmy łagodnie, — chromała. Dopiero, jak przy-



Chwilowy postój.

był por. Leszczak i zebrał wszystkie nici kierujące energicznie w swe ręce, to wszystko drgnęło, zabiegało; zawodnicy przestali na zewnątrz okazywać zdenerwowanie, przez stałe zapuscanie motorów i ze zdziwieniem usłyszeliśmy: Eins, zwei, drei vier... jazda! Motory zahuczały, trochę je popchnięto i DKV do pary z Moto-Guzzi wyruszyły. Potem co dwie minuty, para za parą rozpoczynała drogę do zwycięstwa, aż trzynaście maszyn znalazło się na trasie. Jakże przedstawiała się trasa Błoto, błoto i jeszcze raz błoto, maziste, lepkie, zaścielające całą trasę (dwadzieścia klm jedno okrążenie) pozatem parę ostrych wiraży i góry strome! Maszyny z kategorji 250 cm. miały wykonać 8 okrążeń po 22 klm., większe po 10 okrążeń po 22 klm., stając jednocześnie do rekordu na 50 i 100 klm. Maszyn nie ma. Wszyscy na starcie i finiszu szykują się podnieceni do przywitania zwycięzców w pierwszem okrążeniu. Publiczności pomimo ulewnego deszczu moc. Wogóle zainteresowanie sportem, w szczególności motocyklowym jest godne podziwu. Tłumy publiczności pomimo ulewnego deszczu i odległości 4 klm. od miasta do startu obległy szosę. Przypuszczam, że około 700 osób podziwiało Cieszyńskie tourist trophy, nie wzdragając się przed opłatą wynoszącą 1 zł.

Tymczasem komisarze sportowi szykują się do odnotowania czasu pierwszego okrążenia. Słychać gorączkową rozmowę i narady, na jaki sygnał należy zatrzymać stoper, ktoś przekonuje, że najlepiej zostanie to wykonane, jeśli w odpowied-



niej chwili krzyknąć „hop" inny udawadnia że lepiej liczyć do trzech. Ale oto słychać dalekie hurkotanie i trzeszczenie motoru, publiczność zakołysała się, słychać głosy: „To dwójka!". Nie, jednujka jedzie pierwsza", ktoś odzywa się o „jedniczce' i wśród krzyków wołania w trzech językach DKV przelatuje koło stołu sędziowskiego, dalej widzimy Ariel'a, Raleigh'a, Rudge'a z p. Frankiem, późniejszym zwycięzcą, AJS i t. d., z Indian'ami na końcu. W drugim i następnych okrążeniach sytuacja zmienia się każdorazowo, przynosząc sporo emocji, przyglądającej się pilnie i żywy udział biorącej publiczności. Moto-Guzzi (250 cm.), jedyny współzawodnik DKW. odpadło po pierwszem okrążeniu z powodu defektu w motorze. Trzy Indiany w kategorji powyżej 500 cm. zredukowały się do jednego, który ukończył bieg. Największe współzawodnictwo wykazały maszyny w kategorji 500 cm. Z ośmiu maszyn ukończyło bieg sześć. Na pierwsze miejsce pomiędzy nimi wysuwał się p. Płoski na Ariel'u, ustępując jednak w dalszych okrążeniach p. Frankowi na Rudge'u i kol. Linowskiemu na Arielu. Wielkie nadzieje pokładano w Arielu kol. Drygasa (Gdańsk), który swym spokojnym prowadzeniem i stałem wysuwaniem się o jedno miejsce po każdem okrążeniu wzbudził podziw i uznanie wszystkich. Po zestawieniu wyników biegu, nagrody otrzymali: p. Horowitz na DKV 250 cm. w swojej kategorji, otrzymując jednocześnie nagrodę za rekord 50 klm. P. Frank na



Na starcie do Turist-Trophy.

Rudge'u 500 cm, otrzymał nagrody za najlepszy czas dnia (puhar PZM), za rekord 100 klm. i w swojej kategorji. P. Nitkiewicz na Indianie powyżsje 500 cm. w swojej kategorji. Wreszcie kol. Linowski (AZS Cieszyn) otrzymał nagrody za najlepsze okrążenie (22 klm. w 21 min 48 sek.) i za najlepszy czas dla zawodnika z AZS Cieszyn. Tak przedstawiają się pobieżnie zebrane wyniki zawodów w Cieszynie. Trochę raziło może to, że w kategorji 250 cm. i powyżej 500 cm. zawodnicy — zwycięscy byli bezkonkurencyjni, gdyż reszta odpadła. Po zawodach udali się wszyscy na rozdanie nagród, połączone z bardzo miłym dancingiem towarzyskim w sali teatralnej hotelu „Pod Jeleniem". Bohaterzy dzisiejszych zawodów ufetowani wspaniałymi nagrodami (puhar przywieziony przez nas od PZM był kopciuszkiem w stosunku do wspaniałych nagród, ofiarowanych przez obywateli Górnego Śląska) cieszyli się długo niemilknącemi oklaskami rozentuzjazmowanej publiczności. My spędziliśmy bardzo wesoło czas z żalem myśląc że już jutro rano trzeba wyruszyć w podróż powrotną.

* * *

Od tej naszej jazdy do Cieszyna upłynęło już około dwóch tygodni. Wpadliśmy znowu w wir życia Warszawy, powrócili do swoich zajęć codziennych. Jednak niema dnia jednego, żebyśmy wspólnie nie wspominali najmilej odbytej wycieczki i nie planowali innych.

Antoni Kaczyński
i Bolesław Hryniewiecki